

U d'of OTTAWA



39003005575856



5/10/51

12/01/2

141/142

**CETTE, PORT-VENDRES, NICE**

## LES GRANDS PORTS FRANÇAIS

Collection publiée  
sous la direction de M. A. DUPOUY  
Professeur au Lycée Michelet

---

### *Ouvrages parus :*

|                                                                                                   |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Nos Trois Ports du Nord, par H. Malo.....                                                         | 11 francs |
| Le Port du Havre, par G. Weulersse.....                                                           | 13 —      |
| Le Port de Rouen, par A. Dupouy.....                                                              | 11 —      |
| Le Port de Paris, par E. Colin.....                                                               | 14 —      |
| Les Ports de la Basse-Loire (Nantes et St-Nazaire),<br>par E. Colin.....                          | 14 —      |
| La Rochelle et Bayonne (Rochefort. Tonnay-Cha-<br>rente, Saint-Jean-de-Luz), par C. Vergniol..... | 9 —       |
| Bordeaux et la Gironde, par H. Lorin.....                                                         | 12 —      |
| Le Port de Strasbourg, par G. Arnaud.....                                                         | 12 —      |
| Brest et Lorient, par A. Dupouy.....                                                              | 12 —      |

### *Paraîtront prochainement :*

Dieppe, Caen et Cherbourg, par Ph. Gidel.  
Le Port de Marseille, par J. Léotard.

---

LES GRANDS PORTS FRANÇAIS

---

7303

CETTE  
PORT-VENDRES  
ET NICE

PAR

GERMAIN MARTIN & MARIO COMBY

---

H  
7F  
3

PARIS

DUNOD, Editeur

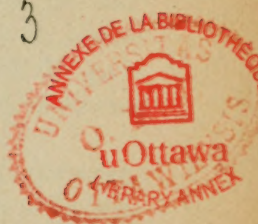
Successeur de H. DUNOD et E. PINAT

47 ET 49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS (6°)

1922

---

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.  
Copyright by Dunod 1922.



HE

557

. F7M3

1922

## INTRODUCTION

---

La situation géographique de la France, ses traditions historiques et son action dans le Levant, l'importance croissante de nos possessions dans l'Afrique du Nord, nous imposent le devoir de rester une puissance méditerranéenne. Les divers ports que nous avons en Méditerranée méritent donc d'attirer l'attention de tous les Français. Or beaucoup les ignorent et les méconnaissent. Que d'inexactitudes, — souvent volontaires d'ailleurs, — que de légendes même, aussi bien dans les manuels de géographie que dans les articles de presse, sur le port de Cette, par exemple. Cependant la nature et l'importance de son trafic, — qui fréquemment a dépassé un million de tonnes par an, — le fait qu'il est au centre du pays des grands vignobles et à proximité des pays viticoles espagnols, algériens, italiens, lui réservent un rôle dans notre économie nationale.

La méconnaissance de Cette s'explique aisément. Marseille est la reine de la Méditerranée, la ville tentaculaire. Savants et publicistes ont décrit et étudié Marseille et n'ont point pensé aux ports voisins, plus modestes, malgré l'intérêt régional et quelquefois national qui pouvait s'attacher à eux. D'ailleurs l'affirmation de l'inutilité des ports moyens et secondaires que certains spécialistes de l'armement sou-

tenaient à l'égal d'un dogme contribuait au maintien de nos ports régionaux dans une situation plus que médiocre. La guerre est venue, et avec elle la crise des transports, l'encombrement des ports, le blocus. On a pu apprécier alors les avantages que notre pays pouvait retirer de la multiplicité et de la variété de ses ports. En août 1914, Cette vit débarquer 90.000 hommes et 12.000 chevaux, venus de l'Afrique du Nord. En 1915, 1916, 1917, 1918, lorsque tous nos grands ports furent encombrés, on put consacrer Cette au ravitaillement de la Suisse. C'est alors que l'opinion apprit par des articles de presse, que le port de Cette existait et qu'il rendait de nombreux services. Ces services auraient pu être plus importants, sans les inconvénients et l'attitude dédaigneuse d'avant-guerre à l'égard des ports moyens. La paix revenue, le dédain des compagnies de chemins de fer, des administrations publiques reparaît. Mais le port de Cette a éveillé l'attention. Il nous a paru utile d'exposer son histoire, les circonstances, qui entourent sa création, les conditions de son développement, les causes actuelles de la crise qu'il traverse et ses possibilités d'avenir. Des travaux, au premier rang desquels il faut signaler l'ouvrage de M. Cazalet sur le commerce des vins à Cette de 1660 à 1920, monographie documentée et originale ; l'étude de la Chambre de Commerce de Cette sur le port, permettent aujourd'hui de faire ce travail.

Saint-Louis-du-Rhône par son activité pendant la guerre, et Nice par ses relations avec l'Italie et la Corse, encore qu'ils ne puissent être comparés à Cette et qu'ils soient uniquement destinés à jouer un rôle local, sont des ports modestes mais utiles. Par l'excel-

lence de sa rade et sa proximité de l'Algérie, ses possibilités régionales et méditerranéennes, Port-Vendres méritait également de retenir l'attention.

Mais c'est surtout vers Cette que nos regards se sont portés. Nous avons dû traiter des questions délicates, dont le caractère actuel fait la difficulté. Notre attachement au Languedoc viticole et à tout ce qui touche à la défense de ses légitimes intérêts seront notre seule excuse, auprès de ceux qui trouveraient matière à critique dans certaines parties de ce travail. La région économique nous a toujours paru un des moyens les plus puissants de reconstruction, dans la période d'après-guerre. Le port de Cette est un des instruments indispensables à l'action régionale. Son essor aurait d'ailleurs une utilité nationale. A côté de Marseille, il faciliterait les relations avec l'Afrique du Nord. Il souderait notre grande colonie à la mère patrie et fournirait aux autres ports secondaires du bassin des éléments d'activité. Cette affirmation est également vraie de Port-Vendres et de Nice.

La large compréhension de ce problème justifie cette monographie. N'est-ce pas l'exposé de la vie même d'une partie de la France, riche en souvenirs du passé et en légitimes espérances pour l'avenir ?

Les membres de la Chambre de Commerce de Cette et surtout son ancien secrétaire M. Maurin ; M. Forgas, maire de Port-Vendres nous ont facilité notre tâche. Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression de nos remerciements.

---



# CETTE

---

## CHAPITRE PREMIER

---

### LES CONDITIONS PHYSIQUES ET GÉOGRAPHIQUES DU PORT DE PÊCHE

---

#### Site. Ses conditions naturelles. Sa création.

La monotonie de la côte plate et sablonneuse du Golfe du Lion est rompue au  $43^{\circ} 24'$  de latitude Nord et au  $21^{\circ} 22'$  de longitude Est par une élévation qui atteint 189 mètres. Le mont Saint-Clair, dont la formation date de l'ère tertiaire : c'est un soulèvement de calcaire jurassique, souvent dolomitique, contemporain de la chaîne de la Gardiole ; une garrigue, analogue aux autres formations calcaires du Languedoc, par sa perméabilité, sa nature fissurée, caverneuse, par son aspect rocailleux. Sur ses flancs, pas de sources, pas de ruisseaux, seulement des citernes. Il avait attiré l'attention des Anciens. L'Ora maritima d'Avienus le qualifie de « Mons Pinifer » et les Phéniciens l'avaient appelé Kittim, vocable par lequel ils désignaient des lieux maritimes et boisés. D'ailleurs la parure toujours verte que le Saint-Clair porte encore sur sa pente Sud-Est, faite de pins d'Alep, de cyprès et autres

plantes méditerranéennes dont la teinte sombre et légèrement cendrée s'apparente si bien au bleu profond du ciel, nous prouvent que ces qualificatifs ont dû être justifiés. Les éthymologistes se sont torturés l'imagination pour voir en lui le *εργισιον* cap Sigium de Strabon et de Ptolémée. Les orthographes successives en furent Setion, Setius, Sète, Cète, Cette, et d'aucuns n'ont pas hésité à affirmer que Cète avec un C viendrait de *Κῆτος* parce que la forme de la montagne, pour un observateur placé à l'Est, rappellerait grossièrement celle d'un dauphin accroupi (1).

A l'origine ce fut une île comme Maguelonne, le cap d'Agde ou la Ciape, reliée à la terre lorsque se compléta le cordon littoral qui court d'Agde à Maguelonne et qui sépare les lagunes de la mer. Ce rattachement a sans doute eu lieu aux époques modernes car jusqu'au Moyen-Age le mont est appelé l'île. Une partie de ce long chapelet d'étangs, reliés à la mer par les « graus », qui va de la Salangue à la chaîne de l'Estaque de l'autre côté du Rhône, isole Cette de la région ; aussi l'observateur placé au sommet du Saint-Clair, et tourné vers le Nord-Ouest, se voit-il séparé de la terre ferme par des étangs dont le plus considérable est celui de Thau. Bordé soit par des étangs, soit par la mer, le mont Saint-Clair n'est relié au continent que grâce à deux cordons littoraux : deux bandes de sable courant l'une de l'Est à l'Ouest, jusque près d'Agde ; l'autre de l'Ouest à l'Est jusqu'à Frontignan. Le port de Cette est précisément constitué par les bassins et les canaux, qui, reliant la mer à l'étang de Thau, longent à l'Est le pied de la colline du Saint-

(1) Vidal de La Blache écrit qu'il « s'étend comme une baleine échouée sur le rivage ».

Clair. L'isolement géographique ne pouvait qu'exagérer chez les Cettois les tendances du municipalisme Languedocien, obstacle sérieux au développement d'un esprit régional.

Est-ce là un cadre parfait pour un établissement maritime ? Evidemment non. Avec ses côtes plates et sablonneuses, le littoral languedocien n'est guère favorable à la navigation. Autrefois, son littoral articulé d'îlots et de lagunes offrait de nombreux refuges aux navires pourchassés par les pirates. La fermeture des graus devait entraîner le besoin d'un établissement maritime car le rivage est sans abri naturel contre les vents qui y soufflent impétueusement, et aucun obstacle s'oppose à leur force. Le tirant d'eau des navires modernes rend plus dangereux encore le développement de la large plate-forme littorale, où quelquefois, à 200 mètres du rivage, on ne trouve pas au delà de six mètres de profondeur. En raison de l'orientation du golfe, les divers vents du Sud y règnent en maîtres, soulevant des tempêtes soudaines ; les lames y sont rendues dures et courtes par le manque de profondeur ; les eaux accumulées dans le golfe, lors de mauvais temps, précipitent parfois sur la côte les navires qui n'ont pas eu la possibilité de se réfugier dans les ports placés aux extrémités de cette zone dangereuse.

On voit quels obstacles naturels, quels dangers s'opposaient ici à toute vie maritime. Et cependant, la richesse de l'arrière-pays obligea toujours l'homme à fréquenter ces parages. A l'époque romaine, Narbonne est le port du Languedoc. Au XII<sup>e</sup> siècle, quand une brillante civilisation succède aux périodes troublées par toutes les invasions, le Languedoc est florissant.

C'est l'époque où Montpellier négocie avec les principaux centres commerciaux de la Méditerranée orientale. Marseille est trop loin, de l'autre côté du Rhône, pour servir de port au Languedoc, car les communications terrestres sont encore plus malaisées que les communications par mer. Aussi malgré les tempêtes redoutées du golfe à la suite de l'enlèvement du port de Narbonne, ce sont les graus et le petit port d'Agde qui concentrent la vie maritime.

Le commerce était fréquemment gêné par les incursions des Barbaresques qui débarquaient au mont Saint-Clair. Pour les faire cesser, sous Henri IV, le comte duc de Montmorency, gouverneur du Languedoc, y fit construire un fort qu'on appela Montmorencette. Il y eut désormais une garnison dont le chef portait le titre de viguier. En 1596, aux Etats de Béziers, le duc de Ventadour, gouverneur du Bas-Languedoc, présenta un arrêt du conseil en date du 13 juillet précédent, revêtu de lettre patente du roi, ordonnant la construction d'un port au cap de Sète, et invitant la Province à y contribuer. Les Etats s'y refusèrent prétextant que c'était un ouvrage royal. Le roi, persistant dans son dessein, chargea le sieur d'Augier, prévôt général de la province, de chercher le lieu le plus convenable à cet établissement. D'Augier choisit une petite anse située à l'ouest du cap de Cette, près d'un grau depuis longtemps obstrué : l'anse du Lazaret. Le 30 octobre 1602, les Etats de Pézènas refusèrent au duc de Ventadour la contribution des 100.000 écus qu'il demandait pour la construction du port ; l'entreprise fut alors abandonnée.

Dans la suite, le gouverneur du fort avait prit parti pour Montmorency. Après la soumission de ce der-

nier, le roi fit raser le fort, mais sa destruction permit aux pirates de réinfester la côte.

A cause de l'insuffisance des graus qui s'obstruaient fréquemment, et de l'éloignement de Marseille, Richelieu voulut créer un port en reliant par un môle l'îlot de Brescou au cap d'Agde. Tentative coûteuse à laquelle les Etats du Languedoc contribuèrent de leurs deniers. Ce port s'ensabla, avant même l'achèvement des travaux. Aujourd'hui encore on drague pour maintenir l'Hérault à trois mètres de profondeur de la mer à la ville, et les conditions d'accès y sont toujours aussi mauvaises qu'elles l'étaient à Cette, avant les travaux du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1623, le grau de Frontignan s'obstrue, celui de Palavas s'ouvre pour se refermer en 1663. Précisément à cette époque, le commerce maritime du Languedoc atteignait une valeur de 1 500.000 livres. Si d'autres graus persistaient encore, ou s'ouvraient parfois, ils étaient de moins en moins praticables. Cependant les populations ne paraissent pas avoir souhaité pour leur commerce autre chose que le rétablissement d'une de ces ouvertures, et son aménagement par les pouvoirs publics. « La  
« province (1) n'ayant besoin que d'une simple ou-  
« verture par laquelle elle put retirer dans les étangs  
« de Thau et autres, les barques dont elle a besoin  
« pour l'entretien de son commerce, ainsi qu'elle a  
« fait par le passé, espérait que par les avantages du  
« cap de Cette, elle trouverait aussi commodément  
« cette ouverture dans la simple excavation d'un canal  
« artificiel qu'elle avait autrefois rencontré à Palavas  
« par le seul bénéfice de la nature ».

(1). Archives des ponts et chaussées, Procès-verbaux et avis des Commissaires du 6 février 1665.

Le 23 février 1663, sur la proposition de Colbert, Louis XIV chargea le chevalier de Clerville, maréchal du camp, commissaire général des fortifications de France, de reconnaître les côtes du Languedoc pour y chercher un port. Le roi voyait plus grand que la province. Il voulait mettre la navigation à l'abri de la piraterie, procurer des hâvres aux navigateurs et particulièrement aux vaisseaux de sa flotte de guerre.

On a cru longtemps que le port avait été construit pour servir de débouché au canal du Midi ; ceci se lit encore dans les manuels de géographie. En vérité, dans les plans primitifs, le canal devait se terminer à la Nouvelle ou à la Franque. On pensa à exécuter deux branches : une vers la Nouvelle, l'autre vers Cette. Grâce à l'intendant de Bezons qui poursuivait le projet d'unir l'Aude au Rhône, par les étangs, on creusa le canal dans la direction déjà commencée, au pied de la montagne de Cette. C'est donc le canal qui fut détourné vers le port, et non le port créé pour le canal.

Ainsi, Cette est une création royale, entreprise contre la volonté des pouvoirs régionaux, mais conformément aux désirs des populations. Les frais de construction et d'entretien étaient assurés moitié par la province et moitié par le roi.

Ce ne fut pas à la légère que la montagne de Cette fut choisie comme devant abriter le nouveau port. Une première commission, dirigée par Clerville, visita la côte et fit un rapport aux Etats de Béziers (16-20 février 1665). Après une nouvelle enquête menée par Régnier Yanse, ingénieur hollandais, et César d'Arcons, « personnage très entendu à la matière de mer », un rapport fut déposé le 19 juillet 1665. Les deux com-

pétences conclurent au choix de Cette. Ce ne sont certes pas les conditions maritimes de ce point de la côte qui le justifient ». Si du haut de la montagne de Cette, on « observe la mer un jour de tempête, on l'aperçoit « troublée sur plusieurs milles au large par des sables « que la vague a soulevés, et que les courants du littoral transportent de gauche à droite par l'effort combiné des vents du large, et de la direction de la côte, « avec des vitesses qui atteignent de 2 m. 50 à 3 mètres « par seconde. On dirait une rivière marine qui longe « la plage, chargée des sables que la vague lui ont « livrés, et qu'elle dépose et jette sur le rivage, dans « les anses et dans les ports ; en passant à Cette entre « le brise-lames et les jetées, elle en laisse dans les « passes, tous les ans de 80.000 à 100.000 mètres cubes » (1). Par contre, il n'y a pas d'écueil proche du port. La particularité la plus fâcheuse, c'est le courant littoral qui porte d'Est en Ouest ; il faut atterrir au vent ou en amont du port. c'est-à-dire à l'Est.

Pour créer un port sur cette côte, l'homme allait donc entreprendre contre la nature une lutte dont il ne devait sortir vainqueur qu'après de longs efforts.

Le chevalier de Clerville montra qu'il était impossible de maintenir et d'améliorer les graus naturels par de simples dragages, rendus inutiles peu après leur exécution. Il proposait de créer un grau artificiel appuyé sur un môle unique qui devait, croyait-il, mettre le port à l'abri des vents et surtout des ensembles. Il prévoyait l'établissement de communications avec l'étang de Thau qui devait être le port véritable : le môle était destiné à abriter les navires,

(1) Ingénieur Régy : Mémoire sur l'amélioration du littoral de la Méditerranée dans le département de l'Hérault (1863).

et à leur permettre de pénétrer avec sécurité dans l'étang.

Le fait que le commerce du Languedoc se concentrait auparavant dans ces graus, la proximité de Montpellier et la présence de la montagne de Cette qui était en somme « un point stratégique », expliquent donc suffisamment le choix de Cette. Ces projets furent approuvés : le 29 juillet 1666, la première pierre du port de Cette fut seulement posée, au bruit des fanfares et du canon, en présence d'une immense population que

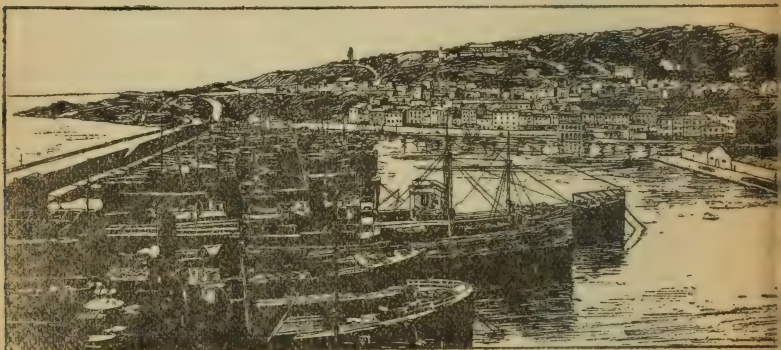


Fig. 1. — Vue

la foire de Beaucaire, alors dans son éclat, avait attirée dans le pays.

Pour commémorer cette cérémonie, on frappa une médaille ; sur une de ses faces est gravée la tête du roi avec ces mots : *Pacem terris indixit et undis* (Il apporta la paix sur terre et sur mer), Lud XVII, Franc et Nav. Rex ; sur le revers, une vue en relief de Cette et des étangs avec cette phrase : « *Tutum in importueso littore portum struxit : anno MDCLXVI* » : sur ce rivage inhospitalier, Louis, en 1666, a construit un

port sûr. L'histoire du port de Cette, long récit d'efforts coûteux mais finalement efficaces, va nous montrer que ce qualificatif de « *tutum* » ne vaut guère que pour la période contemporaine.

### Ses travaux. L'état actuel du port.

Le port fut constitué d'abord par un môle de 330 toises à l'abri duquel « en janvier 1671, 70 navires trouvèrent refuge lors d'une violente tempête de quatre



port de Cette.

jours ». En 1669, Riquet fut chargé de son achèvement, et, en 1677, du creusement du canal et de la construction des premiers quais. Les difficultés à vaincre y étaient doubles, le port étant à la fois agité par les vents du Sud, et ensablé par le courant de l'Est. On n'atténuaît le premier inconvénient, par la construction d'un brise-lames, que pour augmenter l'autre. Le problème était si ardu, que Vauban lui-même visita Cette, deux fois, en 1679 et 1681, et rédigea un mémoire à son sujet. Depuis lors, au fur et à mesure que

se produisaient alternativement ensablements et agitations, on édifiait sans plan net et coordonné, sans résultats définitis, des jetées et des brise-lames. Les dépenses d'entretien du port étaient partagées entre la Province et le Roi. M. Cazalet écrit que « à partir de 1746, le port fut maintenu à la profondeur de seize pieds par des dragages annuels. Les Etats ne marchandaient pas au sujet de cette dépense ; mais la Révolution désorganisa les services, interrompit les curages, et il n'y eut pour ainsi dire plus de port ». Dès 1809 cependant, on trouve une profondeur de 6 m. 20. Sous la première Restauration, et sous la monarchie de juillet, deux commissions d'enquête recherchent vainement un remède aux ensablements et se contredisent dans leurs conclusions.

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, on creusa de nouveaux bassins, et, à la suite de ces travaux, le port prit une importance croissante. Il était cependant toujours difficile et dangereux. En 1789 enfin, après d'âpres et longues discussions, on adopta le projet qui devait améliorer définitivement le port. Il consistait dans le prolongement à l'est et à l'ouest du brise-lames : ce prolongement s'appelle du nom de l'ingénieur qui le construisit : « épi Dellon ». Il est utile de signaler que des fautes grossières et fâcheuses dans leurs conséquences auraient été commises, si on avait suivi les indications de certaines polémiques locales.

Depuis ces travaux, le port est sûr. Par tous les temps les navires peuvent aborder sans danger, du moins par une des deux passes. Le tirant d'eau y est maintenu par les dragueurs à huit mètres dans la rade, 7 m. 50 dans l'avant-port ; même par les tempêtes d'hiver, il ne tombe jamais au-dessous de 7 m. 30.

Cette profondeur est-elle suffisante ? Sauf pour le cas particulier de Cette, considéré comme port de transit, il semble que oui. La profondeur à donner à un port dépend essentiellement de la clientèle qu'il doit abriter ; or Cette n'a à recevoir ni les paquebots, ni les très grands cargos. Néanmoins, le tirant d'eau du port de Cette aux plus basses eaux est supérieur à celui de Calais, du Tréport, de Rouen, de Caen, de Cherbourg, de Saint-Malo, de Lorient, de Nantes, de La Rochelle, de Bordeaux, de Nice, de Bayonne.

La Chambre de Commerce a l'intention de créer un bassin où pourront aborder les navires de neuf mètres de tirant d'eau. Un rapport, daté de novembre 1919, rédigé par M. l'Inspecteur général des ponts et chaussées, M. Batard-Razelière, concluait conformément aux vœux de la Chambre. Espérons, dès lors, que viendront les jours des réalisations utiles.

L'ensemble des travaux exécutés jusqu'en 1908 a coûté trente-sept millions dont quatre jusqu'en 1823. C'est peu si l'on songe qu'il a fallu créer un port de toutes pièces ; que la nature, loin de se prêter aux efforts de l'homme, les a toujours contrariés, et n'a été définitivement vaincue qu'en ces dernières années.

Actuellement la surface d'eau des bassins utilisés par la navigation maritime est de trente hectares ; la longueur totale des quais qui la desservent est de 6.187 mètres ; la superficie totale de leurs terre-pleins de 19.060 mètres carrés. La surface d'eau, consacrée à la navigation intérieure, est de neuf hectares d'eau ; la longueur des quais est de 2.743 mètres et les terre-pleins ont 16.180 mètres carrés de superficie.

Le port actuel offre aux navires de mer quarante-

huit postes, dont trente-neuf de plus de six mètres de tirant d'eau. Ceci le classe après Marseille (1) (138-124), Bordeaux, Pauillac (83), Le Havre (75-72), Dunkerque (79-62), c'est-à-dire le cinquième de nos ports et avant Rouen (142-38), Saint-Nazaire (32), Calais (38-19), Bayonne (39-17), Boulogne (33-14), Nantes (35-13), Dieppe (24-13), La Rochelle (20-13), Brest (10), Nice (10), Cherbourg (18-6), Caen (18-0), Tréport (12-0), Lorient (10-0). Ce sont là des comparaisons qu'il importe de souligner et qui font valoir les mérites naturels de Cette.

Le port est constitué essentiellement par deux ouvrages extérieurs : le môle Saint-Louis et la jetée de Frontignan ; rattachés à la terre ferme, ils laissent entre leurs musoirs une passe centrale de 275 mètres de large, qui donne seule accès dans l'avant-port.

Cette passe est protégée par le brise-lames et l'épi Dellon ; les navires s'y présentent soit au Sud-Ouest, soit au Nord-Est. L'entrée par le Nord-Est est seule possible par mauvais temps. Les navires ne rencontrent aucune écluse et le port ne leur impose aucune limite de longueur ; les passes des ponts-tournants ont dix-neuf mètres de large et seront portés à trente mètres. Ceci n'intéresse que les navires qui ont à fréquenter la partie nord du canal maritime. On peut donc dire que Cette n'entraîne aucune limite de longueur et de largeur, ce qui n'est pas le cas de La Rochelle, Lorient, Cherbourg, Dieppe, Tréport, Calais, Dunkerque.

L'avant-port est flanqué à droite du bassin à pétrole, situé contre la jetée de Frontignan ; à gauche, du vieux

(1) Le classement est fait d'après le second chiffre qui désigne le nombre de postes d'au moins 6<sup>m</sup> de tirant d'eau.

bassin qui ne dispose pas de quais accostables pour les grands navires ; aussi ce dernier est-il affecté aux bateaux de pêche et de plaisance et au stationnement des navires au repos. Il donne accès à la voie d'eau, qui contourne, tout au long, le pied de la montagne en longeant le quai du Bosc, centre de la vie cettoise, et permet aux navires de se rendre dans l'étang de Thau, à l'extrémité méridionale duquel débouche le canal du Midi.

De l'avant-port on pénètre dans le nouveau bassin ; celui-ci est joint au bassin construit en 1859 par la compagnie du Midi par un canal maritime qui coupe le canal du Rhône à Cette.

Ainsi, Cette se présente dans l'ensemble des ports français avec des avantages réels qui montrent combien ses détracteurs ont exagéré son caractère artificiel. A cause du courant du littoral et de l'exposition au Sud-Est il est évidemment loin d'être parfait. Mais enfin, depuis 1789, il est sûr. Sa capacité de réception et son tirant d'eau sont très suffisants pour un port moyen, et même ses conditions d'accès lui assurent un rang honorable.

On est bien obligé de le draguer, les travaux y sont coûteux et les frais élevés ; mais, combien de grands ports ont aussi ces inconvénients.

C'est un port artificiel. Mais Marseille, sauf le vieux port, est aussi artificiel. Il en est de même pour Dunkerque, pour les ports en rivière qui ne sont certainement pas les moins importants : Nantes, Rouen, Casablanca, Venise, Fiume, Brindisi, Salonique, Changhai, etc... Au Japon comme en Grèce, les havres excellents abondent et cependant leurs grands ports Kobé et Le Pirée sont artificiels. Port-Vendres est un

port naturel parfait, et il végète malgré les espérances que l'excellence de sa rade fit naître à plusieurs reprises. Le port de Brest est inutilisable comme port commercial ou industriel et cependant sa rade est justement célèbre. Les conditions d'accès ne jouent plus qu'un rôle secondaire. L'effort humain transforme la nature. Ce qu'on demande à un port, ce qui fait son avenir, c'est une bonne situation géographique (1) et la possibilité de trouver sans difficulté des espaces libres, pour y créer des quais et des industries.

Nous verrons qu'à ces deux points de vue, Cette justifie pleinement le choix de ses fondateurs.

### **Sa situation géographique.**

La situation géographique d'un port est heureuse lorsque la distance qui le sépare des grandes voies commerciales est faible, et que ses relations avec l'intérieur sont faciles. Le rivage, où viennent se rejoindre des routes commerciales, est évidemment prédestiné à voir naître des ports. Si ces voies commerciales ne rencontrent aucun obstacle naturel à leur fréquentation, on peut dire que les ports du littoral où elles débouchent sont destinés, par leur situation, à devenir prospères. C'est précisément le cas de la côte comprise entre les embouchures de l'Aude et l'extrémité est du delta Rhôdanien, rivage qui vit jadis la gloire de Narbonne, d'Agde, d'Aigues-Mortes, et où prospèrent aujourd'hui d'une inégale façon Marseille, Cette et Saint-Louis-du-Rhône. Sa situation géographique est uni-

(1) ALBERT CLAVEILLE. *Nos ports*. Plon. 1921.

que ; il est le seul des rivages de l'Europe méridionale à pouvoir communiquer de plein-pied avec les plaines du Nord.

Les cartes hypsométriques nous montrent, en effet, une barrière continue de montagnes séparant les grandes plaines de l'Europe Atlantique et Centrale, des plaines alluviales des rivières méditerranéennes. La barrière commence au détroit de Gibraltar et se termine sur les bords de la Mer Noire par la chaîne des Balkans. Un examen plus minutieux montre que la couche marron qui la représente se clarifie et s'aminuit à certains points. Quand la civilisation s'est étendue sur l'est de l'Europe, ces points sont devenus des zones de passage et à leur débouché sur la mer, nous trouvons les noms de ports qui furent, ou qui seront grands ; c'est au nord de l'Adriatique : Venise, Trieste, Fiume ; c'est Salonique, ayant un accès par la vallée du Vardar et le plateau de la vieille Serbie, le plateau de Kumanovo, à la vallée de la Morava et au Danube. Ce n'est qu'à l'Ouest, entre les Alpes et le Massif Central d'une part, entre les Corbières et la montagne noire de l'autre, que nous trouvons les deux filets verts qui sont les seuls en Europe à rompre la continuité de la couche marron qui encercle les régions méditerranéennes.

A l'ouest du Golfe du Lion, les vallées de l'Aude et du Fresquel ne sont séparées du bassin de la Garonne que par le seuil du Lauraguais dont le point le plus élevé, improprement appelé col de Naurouze, n'est qu'à cent-quatre-vingt-neuf mètres d'altitude. Aussi est-ce par une transition lente et graduelle que de Carcassonne à Villefranche de Lauraguais on passe des aspects lumineux et arides de la zone méditerranéenne

aux paysages plus mouillés et plus variés des régions océaniques. Au nord du golfe, on n'a qu'à remonter les rives du Rhône pour pénétrer avec lui, sans guère plus de difficultés qu'à Naurouze, dans l'Europe Atlantique. De Pierrelatte à Livron s'observent les mêmes transitions que de Carcassonne à Villefranche de Lauragais. Au sud du golfe, la haute chaîne des Pyrénées dresse une barrière continue quasi-inaccessible entre l'Europe et la péninsule Ibérique. Les hommes ne peuvent la franchir qu'à ces deux extrémités. Or, la seule route qui unisse l'Espagne méditerranéenne au reste de l'Europe, franchissant les Pyrénées au Perthus, après avoir été resserrée de Salces à Fiton, entre les Corbières et les étangs, vient déboucher dans la plaine du Bas-Languedoc au sud de Narbonne.

Ainsi la plaine alluviale du Bas-Languedoc commence à Beaucaire, au débouché de la route du Rhône, et se termine à l'ouest et au sud de Narbonne, aux débouchés de celles du Lauragais et d'Espagne. Pareille situation la déterminait à être une zone de passages, une région où les races se heurteraient et se pénétreraient. Aujourd'hui encore, n'est-elle pas prise dans toute sa longueur comme la zone de transition entre le Midi Catalan, le Midi Aquitain et le Midi Provençal ?

Ces rivages étaient évidemment destinés à concentrer les échanges des pays atlantiques et des pays méditerranéens.

Dès la plus haute antiquité, les Phéniciens et les Grecs fréquentaient ces parages où ils firent des fondations. C'est de ces bords que partirent au I<sup>er</sup> siècle avant Jésus-Christ les légionnaires de César pour conquérir à la civilisation l'Europe atlantique.

A l'époque gallo-romaine, le Rhin limite le monde civilisé ; aussi les routes d'Aquitaine et d'Espagne sont-elles plus importantes que celles du Rhône ; c'est à leur jonction que nous trouvons le grand port qui centralise les échanges des pays océaniques aux pays méditerranéens : Narbonne, le Marseille d'alors. Située seulement au débouché de la vallée du Rhône à l'écart des routes d'Aquitaine et d'Ibérie, Massilia était vis-à-vis de Narbo-Martius dans la situation actuelle de Cette par rapport à Marseille.

Dès le moyen-âge, la prospérité des pays du Nord et de l'Est donnera toute son importance à la vallée du Rhône, et Marseille remplacera Narbonne.

Nous savons que les fondateurs de Cette ne voulurent d'abord qu'installer un port de refuge, et il leur fallait donc choisir, vers le milieu du golfe, un accident de la côte. Ils auraient pu penser, et c'est à cela qu'on s'arrête tout d'abord, au cap d'Agde et à l'îlot de Brescou. Comme on voulait à la fois un port de refuge et un débouché régional, le mont Saint-Clair, en raison de sa proximité de Montpellier et surtout de la possibilité d'utiliser la vaste rade intérieure qu'est l'étang de Thau, s'imposa à l'attention.

Il autorisait pour l'avenir de vastes projets d'extension.

Sa situation est, en effet, adaptée à sa fonction régionale. Cette est le lieu géographique de la région languedocienne ; la distance entre ce port et les extrémités régionales s'équivalent : cent-trente-trois kilomètres de Perpignan, cent-vingt-huit de Carcassonne, cent-six d'Alais et de Beaucaire. La distance de Cette aux limites des arrondissements de Carcassonne, de Mende, des départements du Gard et des Pyrénées-

Orientales, sont à peu près équivalentes. En étudiant les chances d'avenir du port, ses possibilités de développement, nous nous demanderons si les hommes ont su tirer tout le parti d'une situation géographique aussi favorable.

---

## CHAPITRE II

---

### L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET MARITIME DE CETTE

---

Le développement considérable du port de Cette est la preuve la plus sérieuse de la perspicacité de ses fondateurs.

Jusqu'à ces dernières années, on pensait que l'activité du port était surtout le résultat d'événements récents. En réalité, comme l'a prouvé M. Cazalet, le demi-siècle 1880-1920 semble avoir été plutôt une période d'ailleurs agitée de stagnation dans les hauts chiffres, qu'une ascension ininterrompue.

Comme la ville a été créée pour le port et s'est développée avec lui et par lui, dans les grandes lignes, on peut très bien apprendre et suivre l'essor de Cette par son évolution démographique.

L'ascension lente mais continue du port au XVIII<sup>e</sup> siècle, la crise révolutionnaire, la reprise d'activité sous la première restauration, la montée accélérée de 1830 à 1870, la stagnation de la période contemporaine et ses conséquences, s'y reflètent.

La vie de Cette a été très tourmentée. Cependant, de l'origine au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, son histoire nous révèle une ascension constante, contrariée seu-

lement par les grandes crises nationales. Dans la période contemporaine, ce sont les vicissitudes de la vie régionale, de la monoculture de la vigne qui commandent les variations de l'activité cettoise.

### Des origines à 1814

Jusqu'à la publication de l'ouvrage de M. Cazalet, il était admis que Cette avait végété pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle. A l'origine, Cette avait été une bourgade, un ensemble de barraques en bois, de hangars et de magasins au milieu desquels les habitants peu nombreux s'occupaient davantage de pêcheries, du séchage des morues arrivant de Terre-Neuve que de trafic international.

En alla-t-il ainsi au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Le dessein des créateurs du port est justifié par le commerce d'exportation des vins du Languedoc qui, auparavant, passait surtout par Marseille et Bordeaux, et par la suite se concentra immédiatement à Cette. Ce résultat fut atteint avant l'achèvement du port. Dès 1670, le mouvement commercial est constaté, alors que le môle est à peine terminé. Par les petites embarcations du canal, les vins et eaux-de-vie n'allaient cesser d'affluer à Cette, pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce commerce présente des caractères soit particuliers à l'époque, soit généraux, dont certains méritent d'être relevés. Le trafic portait principalement sur les vins de choix. Cette était le lieu de transit où on transbordait des canaux sur les bateaux de mer des fûts, des embarcations.

La plupart des négociants habitaient les environs immédiats, Mèze, par exemple, et plus particulière-

ment Montpellier ; bien peu résidaient à Cette. Aussi le port n'avait-il ni armement ni industries.

On y effectuait seulement les opérations nécessaires à la bonne conservation des marchandises, les réparations de futailles, les transvasements, etc. Nous n'y trouvons pas non plus de tonnellerie, car les futailles venaient de l'intérieur.

Le commerce d'exportation était assez actif et variait quantitativement avec les récoltes elles-mêmes. La moyenne des bonnes années était de 340.000 hectolitres, la meilleure ayant été de 417.157 hectolitres en 1755, la moyenne des mauvaises années de 120.000 hectolitres, le minimum absolu ayant été de 95.648 hectolitres en 1751.

L'exportation ne comprenait pas seulement les vins ; d'autres produits régionaux y figuraient par intervalles, le fromage de Roquefort par exemple. A l'importation, Cette recevait des produits divers : salaisons, conserves, qu'il distribuait ensuite dans les différents ports de la Méditerranée.

Ce grand commerce se faisait avec tout le pourtour de la Méditerranée occidentale : Gênes, Naples, Malte, Barcelone d'une part ; Angleterre, Hollande, Hambourg, Danemark, Suède, Russie d'autre part.

De même Cette était en relations très étendues avec nos différents ports de l'Océan et de la Manche : Dunkerque, Le Havre, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux. Les vins languedociens gagnaient Paris par Rouen.

Les bâtiments du pays du Nord arrivaient parfois sur l'Est, souvent chargés de bois, de fer, et repartaient avec les vins, eaux-de-vie, verdets de la région. Les bâtiments italiens ou espagnols apportaient des fruits, du liège, des huiles et prenaient des vins, des céréales

diverses, des légumes, des produits manufacturés languedociens et lyonnais. Le Languedoc était alors exportateur de céréales et de produits manufacturés. Les temps sont bien changés...

En fait, ce commerce était surtout de transit, opéré pour le compte des commerçants non résidants dans la localité. Il ne faut donc pas estimer l'activité maritime et l'importance du port au prorata de la population de la ville qui n'est que de six mille habitants en 1786, année où le tonnage de jauge se chiffre à quarante mille tonneaux, où la navigation atteint une telle intensité que les Etats du Languedoc envisagent la création d'un second bassin. En 1791, malgré le déclin économique manifesté un peu partout l'année précédente, en conséquence de l'insécurité générale, Cette reçut douze cents navires de mer.

La croissante prospérité, à la veille de 1789, eut ses répercussions sur Cette où la surproduction vinicole détermine les Cettois à susciter un courant d'échanges vers les Etats-Unis.

Des relations s'établirent et un voyage fut tenté pour écouler les vins et importer des tabacs, des bois merrains, afin d'empêcher les navires d'arriver sur lest, ce qui élevait le prix du fret. En 1786, la Chambre de Commerce de Montpellier dressait un prix courant mensuel des produits languedociens qu'elle envoyait à nos consuls d'Amérique, leur demandant de les porter à la connaissance du commerce. L'inexpérience du marché américain et surtout une concurrence déloyale des Marseillais fit échouer, en 1787, cette expédition et cette intéressante tentative, toute à l'honneur de l'initiative cettoise.

L'hostilité résolue de Marseille pour ce port perdu

dans les étangs et dans les sables ne date donc pas d'hier. Les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle virent Marseille s'opposer à la fondation d'une fabrique de savon et ruiner très vite une compagnie qui s'était fondée en 1713 pour le commerce du Levant. Marseille était alors, et pour des raisons d'intérêt national, la ville privilégiée qu'elle est aujourd'hui en fait. Pour lui permettre de soutenir les concurrences de Gênes et de Trieste, depuis Colbert, son commerce était libéré de toutes les douanes intérieures de la vallée du Rhône. Cette, au contraire, était grevé de droits de fret établis en 1681, de cinquante sols par tonneau de jauge à l'entrée. De plus, par arrêt d'octobre 1762, les navires ne pouvaient faire leur quarantaine, en cas de mesures sanitaires, que dans les ports et lazarets de Toulon et de Marseille.

La rivalité des villes languedociennes apparaît également dès cette époque. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, des Cettois demandent une chambre de commerce indépendante de celle de Montpellier, sans l'obtenir à cause de l'opposition des Montpelliérains. Ces derniers auraient voulu le port régional à l'embouchure du Lez à Palavas.

Cependant, la situation privilégiée de Marseille mise à part, il ne semble pas que Cette ait eu à se plaindre des administrations de l'ancien régime. Le boycottage administratif se manifestant par l'incurie, ou autrement, est un fait plutôt contemporain. Sous l'ancien régime, le gouvernement semblait constamment préoccupé d'adapter les tarifs de douanes aux besoins du commerce et c'est leur modération aussi bien que l'habile négociation des traités de commerce de 1788 avec les Etats-Unis, de 1786 avec la Hollande, et de

1787 avec la Russie qui expliquent en partie l'essor commercial des dernières années de la monarchie. De même, dans les règlements des conflits d'intérêts, les pouvoirs publics se montrent impartiaux.

La Révolution allait ébranler la prospérité cettoise. L'homme ne travaille et ne produit que dans la paix et dans la sécurité et non dans l'incertitude et le désordre. Le trouble social apparaît. Le commerce cesse et le port est abandonné ; plus de travaux d'entretien, on n'y aborde plus que sous l'empire de la nécessité. Le port finit d'ailleurs par être inutilisable. L'on envoie des délégations à Paris. Elles sollicitent des crédits. Elles rappellent au gouvernement révolutionnaire qu'il fut un temps où des centaines de bateaux passaient à Cette, où les « ci-devants » Etats du Languedoc votaient des fonds pour son entretien. Mais les bureaux étaient déjà trop loin des administrés, et les réclamations furent vaines. La poste ne vient plus à Cette qu'un jour sur deux. Marseille profite d'une disposition d'un édit de 1762, invente à son gré des pestes imaginaires qui obligent les navires à subir la quarantaine dans son port.

D'ailleurs Cette avait perdu son immunité en tailles et ses charges fiscales s'étaient aggravées. Négociants et ouvriers tonnelliens et autres émigrent à Montpellier. On veut rebâtir une manufacture de tabacs pour venir en aide aux chômeurs. Les projets se multiplient et les réalisations sont rares. En l'an V, il y avait encore, à Cette, cinquante-quatre maisons s'occupant du commerce des vins, dont vingt-huit résidentes et vingt-six foraines, en l'an VII, il n'y en a plus que vingt-cinq, dont douze foraines, qui ne font à peu près rien.

Paris ignore Cette, et les bureaux du ministère de l'Intérieur sont déjà une institution anonyme qui, sous le couvert de l'irresponsabilité des personnes, n'agit que difficilement. Le 1<sup>er</sup> Frimaire an VII, le Conseil municipal délibère pour répondre au ministère de l'Intérieur qui demande des renseignements au sujet d'une grande rade qui serait aux environs de Montpellier.

L'ordre napoléonien permettra de recreuser le port, mais le blocus continental annihilera tout commerce.

La ville arme pour la course. C'est pendant le blocus continental qu'apparaît la fabrication des vins d'imitation, des vins travaillés à l'Espagnole. Elle s'industrialise, car jusque-là, elle était faite à la propriété et n'avait aucune importance commerciale. Mais Cette aspirait à la paix et l'on s'explique que les Cettois aient accueilli les traités de 1815 avec enthousiasme.

La gloire qui appauvrit n'apporte que misère : les Cettois en jugeaient ainsi en 1814, et la dure expérience du temps présent ne saurait nous porter à la critique de l'opinion des générations passées.

### **Cette de 1815 à 1876.**

La paix extérieure, l'ordre intérieur et de bonnes finances publiques, sont les supports du commerce.

La navigation au long cours reprit après 1815 et à nouveau le port revit les navires anglais, hollandais, suédois, hambourgeois, qui venaient échanger les bois du Nord, les suifs, les huiles de poisson, contre des vins et des eaux-de-vie.

La navigation extérieure passe de vingt-huit navires en 1814, à cent soixante-huit en 1816, et à deux cents

quatre-vingt-deux en 1821. Les navires espagnols apportaient des vins de coupage, des lièges, des anchois, etc. Les Pays-Bas nous achetaient annuellement de 26.000 à 48.000 hectolitres de vins, dont beaucoup étaient par leurs soins réexportés dans les Allemagnes.

Le commerce cettois avec l'Angleterre diminuait vers 1830, car les vins étaient frappés de droits élevés que seuls, les produits de choix pouvaient supporter. Cette commerçait encore avec le Danemark, l'Italie (Etats Sardes et Toscane), avec l'Argentine.

Le commerce variait d'année en année suivant les modifications douanières.

L'exportation cettoise consistait toujours en vins. Elle suivait une marche ascendante : en 1818, 119.555 hectolitres ; en 1825, 149.915 hectolitres ; en 1830, 172.957 hectolitres. Dès 1830, les chiffres se relevèrent très fortement parce que Cette allait pourvoir de vins l'Algérie. 35 % des exportations vinicoles cettoises seront réservées à cette nouvelle France qui lui achète :

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| en 1831 ..... | 153.414 hectolitres |
| en 1833 ..... | 233.885 —           |
| en 1838 ..... | 321.456 —           |

Par contre, le prix des vins était allé en baissant de 1815 à 1841. Si cette chute constante n'amena pas de crises analogues à celles que le Midi connut de nos jours, c'est que le surplus des récoltes abondantes était transformé en alcool (1.280.000 hectolitres sur 2.077.522 par exemple), dans le seul département de l'Hérault. D'ailleurs, à cette baisse des prix, s'ajoutait les effets d'un protectionnisme qui, malgré ses excellentes intentions, rendait difficiles et onéreuses les importations.

La population augmentait lentement, mais d'une façon continue. Cette aura aussi l'avantage d'obtenir un des premiers chemins de fer français.

Sans la monarchie de juillet, la prospérité suit une marche ascendante. De nouveaux agrandissements du port sont nécessaires. La navigation passe de 1.762 navires en 1835 à 4.033 en 1844, année où l'exportation des vins languedociens à destination de l'étranger ou de la France atteignit 620.000 hectolitres.

Cette est alors le cinquième port de France et dans les éléments de son trafic; nous voyons figurer comme aujourd'hui : vins, bois, soufres, bitumes, minerais, charbons, grains, sels, peaux et chose à peu près disparue, d'assez grandes quantités de morue.

Les premières années du Second Empire connaissent une crise passagère : l'oïdium fait tomber la récolte nationale des vins de quarante-six millions d'hectolitres en 1850, à vingt-trois millions en 1853. Le département de l'Hérault, pour sa part, voit sa production réduite de 3.943.000 hectolitres à 1.629.000. Les contre-coups immédiats furent l'effondrement de l'exportation, la hausse des prix (7 francs l'hectolitre en 1850, 18 fr. 75 en 1853 et 43 francs en 1861), l'abaissement des droits de douanes sur les vins étrangers devenait nécessaire.

La France, qui importait 3.195 hectolitres de vins d'Espagne en 1850, en importe 155.179 en 1854 et 628.446 en 1857. La même année, à Cette, les importations de vins dépassent les exportations : 185.929 hectolitres contre 158.270.

La crise fut vite surmontée. La vigne était sauvée grâce au traitement par le soufre dont les importations augmentèrent graduellement. Cependant cette

crise allait laisser des traces ; elle était comme un présage de la grande crise phylloxérique et des nouveaux caractères que le commerce cettois allait prendre.

La viticulture française, touchée par l'oïdium, aura désormais besoin des vins étrangers, et la crise surmontée, l'exportation augmente tandis que l'importation diminue. Celle-ci ne reviendra plus aux chiffres infimes d'autrefois, les tarifs douaniers et le libre échangeisme lui seront défavorables.

| ANNÉES | IMPORTATION         | IMPORTATION         | EXPORTATION         |
|--------|---------------------|---------------------|---------------------|
|        | VINICOLE FRANÇAISE  | VINICOLE CETTOISE   | VINICOLE CETTOISE   |
| 1854   | 155.000 hectolitres |                     | 385.440 hectolitres |
| 1857   | 628.400 —           | 185.500 hectolitres | 158.270 —           |
| 1860   | 185.211 —           | 32.537 —            | 397 251 —           |

C'est dans la période 1860-1875 que Cette atteint son apogée comme port exportateur des vins méridionaux. On a attribué cette prospérité au traité franco-anglais de 1860 qui fut accueilli à Cette avec enthousiasme. Sentiment exagéré, car nos vins du Midi ne soutinrent pas sur le marché anglais la concurrence hispano-portugaise.

Notre production et nos exportations vinicoles croissaient de pair.

| ANNÉES | PRODUCTION VINICOLE | EXPORTATION       | EXPORTATION     |
|--------|---------------------|-------------------|-----------------|
|        | TOTALE              | FRANÇAISE         | CETTOISE        |
| 1860   | 39.558.000 hectol.  | 2.020.785 hectol. | 397.231 hectol. |
| 1866   | 63.838.000 —        | 3.273.902 —       | 633.471 —       |
| 1869   | 70.000.000 —        | 3.063.000 —       | 506.968 —       |

Ces chiffres sont d'une évidence qui supprime tout commentaire.

Le département de l'Hérault fournissait, à lui seul, le cinquième de la production nationale (12.900.000 hectolitres en 1865) et c'était le cinquième de notre exportation qui passait par Cette.

Le tonnage total du port variait alors autour de 700.000 tonnes. La moyenne annuelle des entrées et sorties était passée de 3.060 navires pour la période 1840-1844 à 6.226 pour la période 1870-1874. Ces chiffres ne devaient plus être atteints, car l'augmentation de la capacité des navires allait entraîner la diminution de leur nombre.

La population de Cette, qui était de 11.000 habitants en 1836 atteignait 28.000 en 1875.

L'année 1866 nous fournit le chiffre maximum de l'exportation vinicole, chiffre jamais atteint ni avant ni depuis. Cette même année cependant, en pleine prospérité, apparaissent déjà les prodromes de la décadence : la concurrence victorieuse des vins ibériques sur les marchés anglais, allemands et hollandais, la production du vin dans les colonies anglaises, la stagnation du commerce avec la Russie, qui commence à se fournir en Crimée, font ressentir leurs effets dès 1866. La même année, dans l'Italie unifiée, on produit du vin en grande quantité. Jusqu'alors, cette nation offrait un débouché. L'Algérie qui prenait à Cette le 73 % du vin qu'elle consommait (368.477 hectolitres en 1866), diminue ses achats car, chez elle aussi, la culture de la vigne est également en progrès.

Le commerce des eaux-de-vie du Languedoc est sérieusement touché par l'apparition, sur le marché, des alcools de betterave.

A l'égard de tous les débouchés des vins méridionaux, les concurrences étrangères ou indigènes, développées et favorisées par un état politique général de stabilité, par la construction de voies de communication et par les traités de commerce, menaçaient donc l'exportation cettoise. La crise phylloxérique allait abattre, pendant un demi-siècle, la vie du port déjà transformée par des événements d'ordre économique.

### **Trafic de Cette dans la période contemporaine.**

La crise phylloxérique ruina la viticulture méridionale et par là détruisit toute possibilité d'exportation. Les éléments d'activité de Cette changèrent complètement : de port d'exportation la ville devint et resta port d'importation.

Pendant quelques années, Cette collabora avec la viticulture régionale, en contribuant à maintenir l'usage du vin dans les pays de consommation, pendant la dure période de la reconstitution du vignoble. C'est alors que les vins espagnols entrent en masse, que les vins italiens apparaissent pour la première fois, ainsi que les vins d'Algérie et les vins d'Orient, mistelles de Grèce et du Levant ; ces dernières nécessaires, à l'industrie des vins de liqueur dont l'exportation ne disparut pas complètement, grâce à la création d'entrepôts de coupage, en 1872.

Le tableau suivant permet de suivre les modifications brusques de ce trafic.

| ANNÉES | PRODUCTION<br>FRANÇAISE | PRODUCTION<br>DE<br>L'HÉRAULT | EXPORTATION<br>VINICOLE<br>CETTOISE | IMPORTATION<br>CETTOISE |
|--------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| 1869   | 70.000.000 hl.          | 13.800.000 hl.                |                                     |                         |
| 1876   | 41.000.000 —            | 6.400.000 —                   | 458.438 hl.                         | 255.585 hl.             |
| 1879   | 25.000.000 —            | 4.700.000 —                   | 316 172 —                           | 746.626 —               |
| 1885   | 28.000.000 —            | 2.148.000 —                   | 485.204 —                           | 2.260.943 —             |
| 1888   |                         |                               | 164.536 —                           | 3.828.437 —             |

Vers la même époque, le progrès de la navigation à vapeur et l'emploi de bateaux de fort tonnage vint ruiner l'armement cettois, outillé seulement pour les tonnages moyens de la navigation à voile.

Cette, désormais prolongement de Barcelone pour la plus grande partie de son trafic, sera tributaire de Marseille pour les moyens de transport. L'infériorité et les conséquences malheureuses d'une pareille situation ne furent pas ressenties immédiatement, à cause de la prospérité que l'importation valut à Cette, de 1880 à 1891.

Durant ces onze années, le chiffre moyen du tonnage total est 965.217 tonnes (dont 686.637 pour la moyenne des importations et 157.685 pour celle des exportations). A quatre reprises en 1880-83-87-90, le tonnage total dépassa un million de tonnes ; alors les vins en constituaient l'élément essentiel : en 1883 sur 1.019.000 tonnes, 350.000 proviennent de l'importation de 3.400.000 hectolitres ; en 1888, sur 980.151 tonnes, 440.000 tonnes sont fournies par 3.824.000 hectolitres. Ces totaux correspondaient au tiers de l'importation nationale des vins étrangers. Grâce aux vins, cette même année 1888, la valeur du trafic dépasse 288 millions. Aussi est-ce en 1891 que

la ville connaît son plus grand développement. Elle compte 40.000 habitants. De 1876 à 1891, en quinze ans, elle a gagné 12.000 âmes, autant qu'en trente-cinq ans, de 1836 à 1871, et qu'en quatre-vingt-trois ans de 1768 à 1851.

A cette troisième période de prospérité, succède de 1892 à 1895, une courte mais forte crise, la plus grave que le port ait jamais connue. L'activité du trafic et sa valeur venaient de l'importation des vins étrangers, or, celle-ci fut brutalement arrêtée par la loi du 11 janvier 1892 qui modifiait le régime douanier, dans un sens très protectionniste. Dans les polémiques et les enquêtes qui précédèrent le vote de ces tarifs, apparut nettement l'opposition des négociants Cettois aux intérêts des viticulteurs méridionaux, hostilité que leur imposait leur situation d'importateurs. La Chambre de Commerce de Cette ne craignit pas d'affirmer que parmi les différentes branches de l'agriculture française, c'était la viticulture méridionale qui avait le moins besoin de protection.

La moyenne totale du trafic de ces trois années 1892-93-94 est de 691.037 tonnes contre 965.217 pour la période précédente. Il faut observer que ce chiffre serait encore plus faible si le cabotage n'était pas resté stable. La chute apparaît plus sensible quand on compare les moyennes des importations et des exportations pour les deux périodes : les totaux passent de 686.637 à 440.748 tonnes pour les importations ; de 157.685 à 91.333 pour les exportations.

1894 fut l'année la plus pénible, celle où la crise atteignit son maximum d'intensité, elle nous donne les chiffres les plus faibles du trafic cettois pendant la période contemporaine.

|                    |         |
|--------------------|---------|
| Tonnage total..... | 625.072 |
| Importations ..... | 406.786 |
| Exportations ..... | 71.905  |
| Cabotage .....     | 146.381 |

L'importation des vins était la branche la plus rémunératrice du trafic, celle qui enrichissait Cette. Or, en 1894, elle tomba à 800.000 hectolitres (elle aurait été inférieure à ce chiffre si on n'avait immédiatement accordé à l'Espagne le bénéfice du tarif minimum). La crise se manifeste également si on compare les valeurs : 980.000 tonnes en 1886 valaient de 288.600.000 francs (les vins donnant le 1/3 du tonnage) ; en 1894, 625.000 tonnes ne sont estimées qu'à 98 millions, le tonnage n'est tombé que du tiers, mais la valeur est tombée des trois quarts. Un instant, on désespéra de l'avenir de Cette.

L'excès du marasme provoqua, par réaction, d'heureuses initiatives et dès 1895, les affaires vont reprendre. Mais les éléments du trafic ne seront plus les mêmes. Le port jadis importateur des vins devient un port industriel. Aidées par la renaissance de la viticulture méridionale, les entreprises de wagons-réservoirs et de location de futailles se multiplient ; l'industrie des vins de liqueur, compromise lors du phylloxéra, est en pleine renaissance malgré les barrières douanières qui étaient allées en se renforçant de 1875 à 1895 ; des industries chimiques se créent. En 1900, Schneider s'installe sur les rives de l'étang. Cette vie industrielle intense fait retrouver à Cette sa prospérité : pour 1895-1904, la moyenne du tonnage total est 906.844 tonnes, en 1904 il atteint 1.013.520 tonnes, dont 224.384 pour les exportations. En 1903, avec un trafic total de 948.873 tonnes, Cette se classait le

huitième des ports français, le second en Méditerranée, laissant loin derrière avec respectivement 390.243 et 99.000 tonnes, Nice et Port-Vendres.

Si ce nouveau caractère de port industriel a suffi pour relever le tonnage, il n'a pas entraîné un redressement parallèle de sa valeur.

En 1886, 980.000 tonnes valent 288.600.000 francs.

En 1898, 937.000 tonnes valent 164.400.000 francs.

Cette décroissance s'explique : la prospérité du vignoble méridional diminuait les importations des vins ; ce sont les commerces annexes, bois, soufres et phosphates, ces derniers surtout, qui maintiennent le chiffre du tonnage. Mais ces articles sont loin d'avoir, au même volume, la valeur du vin : l'augmentation des phosphates peut amener un accroissement du tonnage, et cependant, en même temps, la valeur du trafic présentera une diminution, si le commerce des vins continue à décroître. Aussi n'est-il pas étonnant de voir que la population s'est abaissée de 1891 à 1906.

Par comparaison avec la période 1895-1904, 1905 inaugure une courte période de marasme. La sursaturation du marché des vins amène la crise viticole. Elle a de fâcheux contre-coups sur le trafic cettois : les viticulteurs ruinés achètent moins et les commerces annexes diminuent. L'importation vinicole a décliné et n'est plus que le dixième du commerce total, au lieu d'en être le tiers comme en 1886. Bien que l'activité industrielle maintienne le trafic à une moyenne de 814.352 tonnes, la valeur continue de décroître : en 1908, Cette est le neuvième port de France avec 841.000 tonnes (dont seulement 83.071 pour les vins), mais la valeur n'est que de 118.200.000

francs contre 164.000.000 pour 973.000 tonnes en 1898.

En 1910, la prospérité revient : le transit avait doublé depuis 1908 ; la renaissance du vignoble méridional, l'aisance des propriétaires, le développement scientifique de la culture de la vigne intensifient les commerces annexes ; des récoltes déficitaires augmentent l'importation des vins. La guerre amène un accroissement considérable de toutes les importations. Cette devient le port de la Suisse. Tous ces faits nous expliquent que la période 1910-1918 soit la plus brillante de l'histoire du port : la moyenne de ces dix années est de 1.178.012 tonnes ; mais il faut diviser cette période en deux phases :

| ANNÉES | IMPORTA-<br>TION | EXPORTA-<br>TION | TRANSIT | CABOTAGE | TONNAGE<br>TOTAL |
|--------|------------------|------------------|---------|----------|------------------|
| 1910   | 633.034          | 169.336          | 73.160  | 71.328   | 947.758          |
| 1911   | 820.267          | 175.056          | 113.130 | 57.457   | 1.165.917        |
| 1912   | 751.181          | 163.373          | 125.182 | 65.653   | 1.105.640        |
| 1913   | 691.052          | 147.391          | 146.282 | 76.297   | 1.122.032        |

Relativement à la période précédente 1905-1909, les chiffres du cabotage et des exportations sont restés invariables, mais ceux du transit ont doublé et Cette est le premier port de transit de France après Marseille.

Les importations ont fortement augmenté : la moyenne des importations était de 526.000 tonnes pour 1905-1909 ; elle varie alors de 700.000 à 800.000, à cause des besoins du commerce, les récoltes des vins ayant été déficitaires.

Depuis 1911, le déficit des récoltes s'atténue ; l'importation des vins et, par contre-coup, le trafic total diminuent.

En 1913, comme en 1903, Cette était le huitième port français.

D'août à décembre 1914, comme tous les ports français, Cette voit son commerce arrêté. Si le trafic total n'est pas descendu au-dessous de 780.000 tonnes, c'est grâce à l'activité du premier semestre.

Dès 1915, les nécessités de la Défense nationale amènent une reprise de la vie industrielle. Dans l'obligation d'intensifier ses productions, l'industrie augmente considérablement l'importation des matières premières. L'occupation de l'Est et du Nord, la mobilisation des paysans ralentissent la production agricole et dans tous nos ports, les importations de denrées alimentaires s'accroissent fortement. Les interventions, souvent contradictoires et malheureuses, du gouvernement, les prohibitions d'entrées et de sorties, les réquisitions, la crise des transports permirent au monde du commerce de déployer, au milieu de protestations de toute sorte, une activité considérable, récompensée par un enrichissement sans précédent.

La comparaison des tonnages, en 1913 et 1916, permet de voir que l'augmentation est générale. On n'observe des diminutions que dans des ports secondaires, non touchés par le ravitaillement allié. Comme nos importations venaient pour la plus grande partie de l'Angleterre ou des Amériques, les ports de l'Océan furent plus actifs que ceux de la Méditerranée : Marseille tombe du premier au deuxième rang et voit diminuer son tonnage ; Saint-Louis-du-Rhône passe du dix-septième au vingtième rang ; Port-de-Bouc, du quinzième au vingt-neuvième et Nice, du vingtième au vingt-sixième. Par contre, les progrès des ports océaniques ou nordiques sont très sensibles.

Cette, lui-même, passe du huitième au dixième rang, alors même que son tonnage atteint les chiffres les plus élevés qu'il ait connus. Le graphique montre que ces chiffres sont surtout dus à l'élévation formidable du transit à l'importation.

| ANNÉES | IMPORTA-<br>TIONS | EXPORTA-<br>TIONS | TRANSIT | CABOTAGE | TONNAGE<br>TOTAL |
|--------|-------------------|-------------------|---------|----------|------------------|
| 1914   | 556 899           | 117.407           | 45.715  | 60.000   | 780.000          |
| 1915   | 758.245           | 118.440           | 261.557 | 65.000   | 1.203.000        |
| 1916   | 1.067.190         | 128.430           | 606 114 | 70.000   | 1.871.734        |
| 1917   | 844.325           | 127.330           | 350.288 | 60.000   | 1.401.943        |
| 1918   | 448 345           | 235.847           | 320.648 | 60.000   | 1.064.874        |

En 1917 et 1918 relèvement des exportations ; cette augmentation n'est malheureusement due qu'au transit et non au commerce spécial : ce sont des céréales américaines ou du charbon anglais passant en transit de Bordeaux à Cette, à destination de l'Italie. Par contre, nous observons une diminution inquiétante des importations. En 1919, cette tendance n'a fait que s'accroître à la suite de deux mesures graves pour les intérêts cetois ; en juin 1919 le transit suisse dévié vers Gênes et Anvers cesse brusquement ; le 27 juillet, un décret ministériel accordant la liberté d'importation aux vins d'Espagne leur interdit les ports de la Méditerranée ; l'interdiction ne fut levée qu'en octobre. Fin 1920, l'importation des vins fut complètement supprimée et l'est encore par des droits absolument prohibitifs. La cessation du transit et de l'importation des vins d'Espagne est la cause du marasme que révèlent les chiffres de 1919 et 1920 et que l'année 1921, année de chômage général, semble aggraver.

| ANNÉES | IMPORTA-<br>TIONS | EXPORTA-<br>TIONS | TRANSIT | CABOTAGE | TOTAL   |
|--------|-------------------|-------------------|---------|----------|---------|
| 1919   | 620.544           | 132.545           | 130.954 | 60.000   | 944.043 |
| 1920   | 535.216           | 35.939            | 81.303  | 60.000   | 712 458 |

Aujourd'hui les quais, où deux ans plus tôt, les navires de tous pays avaient peine à trouver place, sont déserts. Ajoutons que ce déclin est loin d'être particulier à Cette et qu'il est commun, au moins pour 1919, à tous les ports de la Méditerranée, sauf Port-de-Bouc, et à Dunkerque, Boulogne, le Tréport, le Havre, Nantes, la Rochelle, Rochefort, Bayonne.

Le graphique du tonnage total montre que Cette est surtout un port d'importation ; les exportations ne représentent que le 20 % du commerce total. Ce résultat n'est pas spécial à Cette, il est le reflet de la situation générale de notre commerce extérieur : en 1916, les exportations faisaient en poids le 3,53 % de notre commerce extérieur et le 14,08 % du commerce cettois. La faiblesse relative des exportations permet de comprendre pourquoi, sur le graphique comparé, le tracé des importations offre les mêmes variations que celui du trafic total : sur trente-sept années une seule fois en 1888, les deux tracés ne sont pas de même sens. L'histoire du port nous a montré que c'étaient les importations qui dominaient la vie économique. Aussi le tracé des exportations est-il presque entièrement différent de celui des importations et du trafic total ; d'abord, il offre beaucoup moins d'écarts : vingt-huit années sur trente-neuf, le tonnage varie de 120.000 tonnes à 180.000 ; six fois seulement, il est

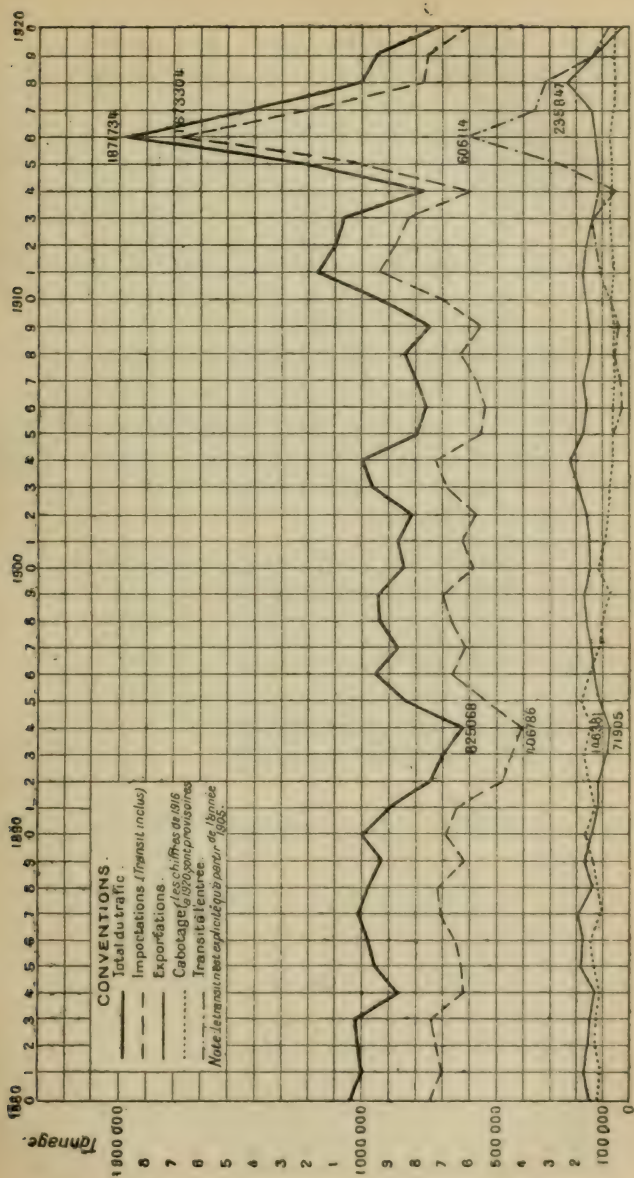


Fig. 2. — Graphiques du tonnage du port de Cette, de 1880 à 1920.

au-dessous de 120.000 et cinq fois au-dessus de 180.000. Ensuite, son tracé est, à douze reprises, absolument contraire à celui du trafic total.

Néanmoins, Cette est un de nos ports d'exportation et non des moindres. En 1913, il se classait en valeur absolue comme dixième, en 1916 comme le septième. La guerre a eu de malheureuses conséquences sur nos exportations. Le tonnage exporté de chacun de ces ports a diminué et les ports qui exportent pour plus de 10.000 tonnes ont eu leur activité ralentie de 1913 à 1916. Par contre, La Rochelle et Cherbourg prennent rang parmi eux. Les exportations de Cette ont diminué de  $\frac{2}{5}$ , mais le port a moins perdu que la plupart de ses rivaux et il se trouve ainsi le septième de France.

Pendant trente-trois années sur quarante, le trafic annuel de Cette a été supérieur à 800.000 tonnes et douze fois il a dépassé un million de tonnes. L'activité commerciale de Cette en a fait un des plus actifs parmi nos ports moyens. Nous allons voir que pour les relations maritimes et le tonnage de jauge son importance est aussi considérable.

#### **Activité maritime de Cette et ses relations internationales.**

Les chiffres du tonnage des marchandises ont permis d'établir l'importance de Cette comme port commercial, mais non son importance maritime ; celle-ci se mesure au nombre des navires et à leur tonnage de jauge. La statistique montre qu'à ce point de vue nouveau, Cette conserve toujours son rang de grand port moyen ; en 1913, avec 2.531.224 tonnes de jauge et 3.252 entrées et sorties, il se classait le dixième de nos ports.

La statistique du mouvement maritime reflète, moins bien que celle du tonnage, l'histoire du port. Encore que les périodes de marasme ou de crise tranchent sur la continuité de la descente, le résultat est plus souvent sans rapport avec les vicissitudes commerciales, il suit les progrès de l'armement ; la capacité des navires augmente, leur nombre diminue. De 1880 à 1891, le trafic varie autour de 950.000 tonnes, tandis que celui des entrées et sorties donne deux paliers : 1880-1883 et 1884-1891. Les années particulièrement bonnes ne sont pas en évidence ; l'augmentation continuelle du tonnage de jauge de chaque navire en fournit la raison : en 1870, le tonnage moyen de chaque navire est de 167 tonneaux, en 1908, il est de 732 tonneaux. Aussi, alors qu'en 1916, 1.871.734 tonnes ne demandaient que 3.569 navires, en 1910, 947.753 tonnes en exigeaient 3.590 et en 1891-1894, 741.646 tonnes en exigeaient 4.530.

Ce sont toujours les mêmes raisons d'armement s'exerçant en sens inverse qui, pour la période 1916-1919, rendent le tracé du mouvement maritime absolument contraire à celui du tonnage. Celui-ci dénote une décroissance brusque et continue, l'autre un redressement marqué.

| ANNÉES | ENTRÉES ET SORTIES | TONNAGE DE JAUGE | TONNAGE<br>DE MARCHANDISES |
|--------|--------------------|------------------|----------------------------|
| 1916   | 3.569              | 2.370.226 tx     | 1 871.734 tx               |
| 1917   | 5.036              | 2.043.285 —      | 1.401.943 —                |
| 1918   | 5.046              | 1.554.179 —      | 1 064.894 —                |
| 1919   | 4.009              | 1.479 192 —      | 884.043 —                  |
| 1920   | 3.077              | 1.335.692 —      | 712.438 —                  |

Cette augmentation des entrées et sorties de 1917 à 1919 est due à ce que l'importation des vins d'Espagne s'est faite en grande partie sur des balancelles d'une capacité de jauge à peine supérieure aux barques de pêche.

Le tableau suivant permet à la fois de suivre les progrès du mouvement maritime et les conséquences de la guerre sur les différentes branches d'activité du port.

*Tableau comparé du mouvement des Entrées et Sorties de navires en 1908, 1913 et 1916.*

| ENTRÉES |                            | SORTIES |                            |
|---------|----------------------------|---------|----------------------------|
| ANNÉES  | NAVIRES                    | ANNÉES  | NAVIRES                    |
| 1908    | 1.433 tonnant 1.019.627 tx | 1908    | 1.681 tonnant 1.261.129 tx |
| 1913    | 1.564 — 1.178.439 —        | 1913    | 1.688 — 1.352.785 —        |
| 1916    | 1.665 — 1.095.772 —        | 1916    | 1.726 — 1.164.881 —        |
| 1919    | 1.998 — 1.731.795 —        | 1919    | 2.011 — 747.397 —          |

se décomposant ainsi :

| ANNÉES | EN PROVENANCE OU A DESTINATION |             |             |
|--------|--------------------------------|-------------|-------------|
|        | DE L'ÉTRANGER                  | DU CABOTAGE | DES ESCALES |
| 1908   | 1.520                          | 925         | 669         |
| 1913   | 2.006                          | 917         | 329         |
| 1916   | 2.938                          | 453         | 257         |

La comparaison fait ressortir les conséquences diverses de la guerre sur la navigation. Les chiffres des importations, du trafic total et ceux des entrées et sorties augmentent. Les chiffres du cabotage et des

escales diminuent ; or, ce sont eux qui nous renseignent sur l'activité des relations maritimes entre les ports d'un même pays. Cette diminution est certainement le résultat de la crise de production provoquée par la guerre.

Cette n'est pas un port d'armement. A l'époque de la navigation à voile, les bateaux qui exportaient les vins étaient cettois, aussi bien par leurs propriétaires que par leurs capitaines, sortis de l'école d'hydrographie établie depuis 1815. Après la disparition des voiliers devant la navigation à vapeur, Cette dépendit de Marseille pour ses moyens de transport.

Cependant, avant 1914, au moment où les armateurs des ports moyens avaient peine à se maintenir contre la concurrence des grosses compagnies de navigation, des entreprises assez prospères avaient leur base à Cette. En 1913, la Compagnie cettoise de navigation, disposant de 4 vapeurs de 2.650 tonneaux, desservait, avec 54 voyages annuels à l'entrée, Barcelone, Tarragone et Valence ; Port-du-Bouc et Saint-Louis-du-Rhône, l'Algérie.

Avant le régime de réquisition générale de la marine marchande, trois entreprises avaient leur point d'attache à Cette ; une douzaine de vapeurs étaient inscrits au port, une centaine y faisaient escale et le fréquentaient avec régularité. Quelques Compagnies établirent des relations avec Dunkerque, Le Havre et Rouen (C<sup>ie</sup> Navale de l'Ouest). Dans le cabotage international, il faut citer cinq Compagnies espagnoles qui fréquentent Cette avec assiduité. Le Gouvernement Suisse et l'Amirauté Anglaise, pour leurs besoins respectifs, avaient affrété des navires spéciaux. Le long-cours en provenance des Etats-Unis (pétroles)

et du Pérou (nitrates) est entre les mains de Compagnies anglaises et d'une Compagnie française.

Malgré la régularité du cabotage méditerranéen, Cette n'est pas un port de voyageurs ou, du moins, leur nombre est insignifiant : quelques ouvriers venant d'Espagne pour travailler aux vignes ou aux mines de Bessèges et d'Alais.

Comme port de cabotage, Cette ne joue, même en Méditerranée, qu'un rôle secondaire. Les éléments de son cabotage sont identiques à ceux du commerce extérieur et l'étude des statistiques de ce trafic ne relève rien d'intéressant. En 1920, on pouvait croire que la difficulté des transports par fer amènerait, comme en Angleterre, un renouveau de cabotage et qu'on en percevrait la répercussion sur le trafic cettois ; mais en 1921, la crise générale des affaires a permis le désencombrement des gares et les transports par fer peuvent assurer nos besoins sans recourir au cabotage.

On peut distinguer un grand port d'un port moyen par la comparaison quantitative de leurs divers tonnages. Pour dégager les différences entre un port moyen et un port secondaire, cette seule constatation ne suffit plus ; ce qui peut permettre de les différencier, ce ne sont pas les chiffres plus ou moins élevés de leur tonnage, c'est surtout la nature de leur activité. Un port de pêche ou de cabotage, si considérable soit-il, n'est jamais qu'un port secondaire.

Le port moyen, lui, joue un rôle dans la navigation au long cours, dans le grand cabotage international. Plus que les moyennes, pourtant élevées, de ses tonnages, ce qui fait de Cette notre port moyen le plus important, c'est, en effet, son rôle dans le commerce extérieur. Cette est un port international fré-

quenté par des navires de presque tous les pays. Dans toutes les grandes artères de la ville resserrée, une fenêtre arbore quelque drapeau étranger, preuve visuelle du rôle international de Cette. Le visiteur garde le souvenir des nombreux consulats aperçus en ville. Celui qui flâne sur les quais a ses yeux et ses oreilles frappés par les accents étrangers et les couleurs diverses des pavillons.

*Tableau comparatif du mouvement des navires dans les principaux ports français méditerranéens.*

| PORTS                | ANNÉES | TOTAL<br>DES<br>ENTRÉES ET SORTIES | DE OU POUR<br>L'ÉTRANGER |
|----------------------|--------|------------------------------------|--------------------------|
| Marseille.....       | 1913   | 17.568                             | 6.257                    |
| Cette.....           | 1913   | 3.252                              | 2.006                    |
|                      | 1916   | 3.391                              | 2.938                    |
| Saint-Louis-du-Rhône | 1913   | 1.955                              | 366                      |
|                      | 1916   | 2.450                              | 652                      |
| Nice.....            | 1913   | 3.022                              | 660                      |
|                      | 1916   | 893                                | 315                      |
| Port-Vendres.....    | 1913   | 850                                | 247                      |
|                      | 1916   | 1.010                              | 809                      |

Ce tableau montre la part prépondérante du commerce extérieur dans le mouvement du port cettois, part qui est bien plus faible pour les autres ports de la Méditerranée.

La situation géographique de Cette le destinait à être en relations avec les pays méditerranéens et plus particulièrement avec l'Espagne, l'Algérie, l'Italie.

En 1821 déjà, l'Angleterre, le Portugal, le Danemark, les Deux-Siciles, l'Espagne, les Pays-Bas, la Prusse, la Sardaigne, la Suède, le Hanovre, les Etats-

Unis avaient à Cette des consuls ou des vice-consuls.

Sous l'Ancien Régime, Cette échangeait des vins avec l'Espagne, recevait de celle-ci des fruits, des légumes et lui envoyait des produits manufacturés du Languedoc ou du Lyonnais et des céréales. En 1821, les relations avec l'Espagne portaient sur les vins et les pyrites à l'importation, les pétroles, les superphosphates, les chaux, les ciments, à l'exportation.

Avec la crise passagère de l'oïdium, apparaît une forte importation de vins communs qui, la crise surmontée, diminuera mais sans jamais plus disparaître et s'accroîtra dans des proportions considérables lors de la crise phylloxérique, au point qu'on a pu dire que le port de Cette n'était qu'un prolongement de celui de Barcelone.

*Tableau des relations maritimes Franco-Espagnoles  
dans les divers ports français de la Méditerranée*

*(Mouvement des navires)*

| ENTRÉES               |        |       | SORTIES |       |
|-----------------------|--------|-------|---------|-------|
| PORTS                 | ANNÉES |       | ANNÉES  |       |
|                       | 1913   | 1916  | 1913    | 1916  |
| en France.....        | 1.826  | 2.660 | 2.847   | 3.315 |
| à Port-Vendres.....   | 44     | 326   | 38      | 312   |
| à Cette.....          | 602    | 808   | 508     | 836   |
| à St-Louis-du-Rhône.. | 29     | 65    | 22      | 65    |
| à Marseille.....      | 285    | 321   | 552     | 610   |
| à Nice.....           | 19     | 17    | 49      | 22    |

Cette est donc de beaucoup le premier de tous nos ports pour nos échanges avec l'Espagne.

Ces fréquentes relations ne sont pas sans avoir laissé à la ville un certain cachet. Cette est, autant que Perpignan, une « marche d'Espagne ». Les sonorités du Castillan et du Catalan surprennent le voyageur qui flâne dans les rues ou sur les quais. Souvent, les vitrines et les enseignes des magasins portent des inscriptions ou des noms ibériques. Ces hommes bronzés, à la taille souple, chaussés d'espadrilles blanches ou de souliers jaunes, une grande écharpe grise ou blanche élégamment jetée sur l'épaule gauche, tranchent sur les autres habitants.

Toujours, à cause de sa situation, Cette était naturellement désigné comme un de nos premiers ports pour les échanges franco-algériens et nous avons déjà vu que ses relations avec l'Algérie commencèrent au lendemain même de la conquête. Jusqu'en 1870, Cette était le fournisseur en vins de nos colons et de nos soldats et ses ventes étaient très importantes puisque, de 1860 à 1865, le tiers de l'exportation vinicole cettoise s'écoulait en Algérie où il assurait les trois quarts de la consommation. Mais, dès 1866, ces ventes diminuèrent progressivement, car la culture de la vigne se développait dans la colonie et quand le phylloxera mit à mal le vignoble méridional, c'est l'Algérie qui nous envoya ses vins (145.000 hectolitres en 1885). Ces importations ne devaient pas cesser, nous verrons plus loin à quelles transformations de trafic elles donnèrent lieu.

Les vins, les phosphates, les nitrates à l'importation, les vins fins, les pétroles, les superphosphates, les chaux et ciments à l'exportation, constituent l'objet des relations franco-algériennes.

*Tableau des relations maritimes franco-algériennes  
dans quelques ports français.*

*(Mouvement des navires)*

| PORTS                 | ENTRÉES |       | SORTIES |       |
|-----------------------|---------|-------|---------|-------|
|                       | ANNÉES  |       | ANNÉES  |       |
|                       | 1913    | 1916  | 1913    | 1916  |
| en France.....        | 1.889   | »»    | 1.738   | »»    |
| à Port-Vendres.....   | 11      | 119   | 5       | 14    |
| à Cette.....          | 189     | 278   | 237     | 369   |
| à St-Louis-du-Rhône.. | 4       | 101   | 27      | 73    |
| à Marseille.....      | 802     | 1.180 | 920     | 1.112 |
| à Nice.....           | 30      | 10    | 45      | 50    |
| à Rouen.....          | 116     | »»    | 80      | »»    |

Les navires affectés à certains services réguliers entre la France et les divers ports de l'Algérie font escale à Cette à l'aller et au retour. La Chambre de Commerce demanda à plusieurs reprises, pendant la guerre, que Cette fut spécialisé pour recevoir les vins d'Algérie.

Les relations avec la Tunisie sont constituées par les mêmes éléments qu'avec l'Algérie. Elles ont lieu plutôt par transbordement à Marseille, car Cette et Port-Vendres sont moins bien placés que Nice, Marseille et Saint-Louis-du-Rhône ; toutefois, les relations directes ont fourni 34 navires en 1913 et 42 en 1916. En 1921, un mouvement d'opinion s'est produit à Cette, réclamant l'extension des relations du port avec la Tunisie.

Les relations de Cette avec l'Italie, qui sont anciennes, n'ont plus le caractère d'autrefois : sous l'Ancien Régime, et jusqu'en 1866, dès la fondation même

du port, des bateaux gênois et toscans venaient charger les vins du Languedoc. Nous avons déjà vu que ce commerce déclinait depuis que l'unité italienne constituée protégeait par des tarifs douaniers sa viticulture naissante. Puis, l'Italie nous envoya de forts contingents de vins pendant la durée de la crise phylloxérique. Le dixième des navires qui vont de France en Italie, et réciproquement, passent par Cette.

*Total des relations maritimes franco-italiennes  
dans les ports méditerranéens.*

| ANNÉE | TOTAL<br>DES ENTRÉES ET SORTIES<br>DE NAVIRES DE OU POUR : | 1913 | 1916 |
|-------|------------------------------------------------------------|------|------|
|       |                                                            |      |      |
|       | France.....                                                | »    | 2257 |
|       | Nice.....                                                  | 367  | 125  |
|       | Marseille.....                                             | 639  | »    |
|       | St-Louis-du-Rhône.....                                     | 104  | 191  |
|       | Cette.....                                                 | 140  | 233  |
|       | Port-Vendres.....                                          | 10   | 13   |

Les vins et les soufres de Sicile à l'importation, les pétroles et superphosphates à l'exportation, sont les éléments du trafic.

Cette est aussi en relations avec tous les autres pays méditerranéens : Egypte, Asie Mineure, Roumanie, Malte, Gibraltar, Maroc, Portugal, à cause de l'importation des vins et mistelles qui firent leur apparition lors de la crise phylloxérique et permirent à nos industries de vins de liqueurs de continuer leur fabrication.

*Total des entrées et des sorties des navires  
de ou pour la Grèce  
dans les ports méditerranéens.*

| ANNÉE | TOTAL<br>DES ENTRÉES ET SORTIES<br>DE NAVIRES DE OU POUR : | 1913 | 1916 |
|-------|------------------------------------------------------------|------|------|
|       |                                                            |      |      |
|       | France .....                                               | 299  | 228  |
|       | Marseille .....                                            | 154  | »    |
|       | Cette .....                                                | 106  | 44   |
|       | Nice .....                                                 | 6    | 2    |
|       | St-Louis-du-Rhône .....                                    | 11   | 13   |

Cette reçoit ou recevait les bois de la Croatie (par Fiume et Trieste), de la Russie (par Riga et Odessa), de la Scandinavie, du Canada ; les pétroles des Etats-Unis et de la Russie ; le soufre de la Louisiane ; les nitrates des Etats-Unis et du Chili ; les charbons et les bitumes d'Angleterre et d'Allemagne ; les céréales de Russie, Roumanie, Etats-Unis, Argentine, Uruguay, Canada. Cette envoyait des vins fins dans nos colonies africaines, à Madagascar, en Amérique, en Angleterre, en Russie ; la bauxite en Hollande et à Hull.

La guerre a naturellement fait cesser toutes relations avec les Etats Centraux et avec les pays qu'ils ont dévastés.

*Mouvement des navires*  
*Total comprenant les entrées et les sorties*

| DE OU POUR |            |      | FRANCE | CETTE | ST-LOUIS-<br>DU-RHÔNE | NICE | PORT<br>VENDRES |
|------------|------------|------|--------|-------|-----------------------|------|-----------------|
| ANNÉES     |            |      |        |       |                       |      |                 |
| DE OU POUR | Turquie    | 1913 | 456    | 9     | 21                    | 17   | 11              |
|            | Russie     | 1913 | »      | 20    | 17                    | 4    | 2               |
|            | Reumanie   | 1913 | 169    | 16    | 8                     | 4    | 2               |
|            | Angleterre | 1913 |        | 91    | 7                     | 52   | 7               |
|            |            | 1916 |        | 65    | 12                    | 24   | 3               |
|            | Etats-Unis | 1913 |        | 24    | 1                     | 11   | 11              |
|            |            | 1916 |        | 168   | 21                    | 22   | 11              |
|            | Chili      | 1913 |        | 2     | 11                    | 11   | 11              |
|            |            | 1916 |        | 7     | 11                    | 11   | 5               |
|            | Argentine  | 1913 |        | 11    | 6                     | 11   | 11              |
|            |            | 1916 |        | 5     | 5                     | 1    | 11              |
|            | Canada     | 1913 |        | 11    | 11                    | 11   | »               |
|            |            | 1916 |        | 7     | 5                     | 4    | »               |

La comparaison des chiffres de 1913 et 1916 fait ressortir les conséquences de la guerre sur nos relations avec les Amériques. A cause du transit suisse, Cette a bénéficié d'une augmentation beaucoup plus que les autres ports méditerranéens.

Plus que le chiffre élevé de ces divers tonnages, la part du commerce extérieur dans le trafic cettois fait de Cette le premier port moyen. En particulier, son rôle dans nos relations avec l'Espagne, l'Algérie, l'Italie et la Grèce, le met au rang de Dunkerque, Nantes et La Rochelle, bien que ces ports accusent un trafic et un mouvement maritimes beaucoup plus considérables.

L'étude du développement de Cette montre l'im-

portance que peut atteindre un port, malgré certaines conditions naturelles défectueuses.

Les résultats ont justifié le choix du Chevalier de Clerville. Précisons maintenant le rôle et la structure économique et demandons-nous si l'activité du port ne pourrait pas être encore accrue.

---

### CHAPITRE III

---

## FONCTIONS ÉCONOMIQUES DU PORT DE CETTE

---

Cette fut créé, avons-nous dit, pour être le débouché du Languedoc, et non point, comme l'indiquent certains manuels de géographie, pour être un port rival de Marseille. Il a répondu à ses fins : aujourd'hui, comme hier, il est essentiellement un port régional, bien qu'il faille lui souhaiter de le devenir plus complètement encore.

L'histoire du port a appris que les vicissitudes de la richesse régionale détermineraient les variations de son trafic.

En effet, l'activité commerciale et industrielle de Cette est fonction de l'économie languedocienne.

Cette est essentiellement le port des vins et des industries annexes qu'exige la monoculture de la vigne : engrais, futailles.

Il reçoit ou expédie certains éléments destinés au Languedoc ou produits par lui : houilles, goudrons et bitumes, céréales, primeurs, chaux et ciments, bauxites.

C'est encore un port de pêche important. Enfin, grâce à sa situation géographique, il figure parmi nos principaux ports de transit international.

Nous allons l'étudier sous ces différents aspects.

### **Cette, Port des Vins.**

Si les armoiries avaient une signification géographique, dans celles du Langudoc méditerranéen devrait figurer une grappe de raisin et dans celles de Cette une futaille.

Le touriste qui a visité Bordeaux, Rouen, Marseille même, et qui vient passer seulement deux heures sur les quais de Cette, n'a pas besoin de consulter les statistiques pour savoir que Cette est un port de vins et même le port des Vins.

En traversant à vitesse ralentie les vastes gares des marchandises, l'attention est déjà attirée par le nombre considérable de wagons-réservoirs.

En ville, sur les charrettes comme sur les quais, on ne voit guère que des futailles. Regarde-t-on décharger un navire ? c'est le plus souvent un navire à pavillon espagnol, et presque toujours on en voit descendre des fûts que des hommes alertes et vigoureux manipulent, à grand renfort de jurons sonores et pittoresques. Les barriques finissent par s'imposer à la vue et c'est sans aucune exagération qu'on a pu écrire : « Cette est une mer de tonneaux, une immense halle aux vins de tous les pays. »

Une visite au port est même plus convaincante que la statistique, car les chiffres, tout en indiquant que les vins constituent l'élément prépondérant et essen-

tiel du trafic cettois, indiquent qu'ils n'en sont pas l'élément exclusif.

Or, l'étranger qui, par des soirs sans lune, et avec le secours insuffisant des becs de gaz, s'est heurté aux énormes demi-muids alignés sur les quais, serait certainement tenté d'affirmer que Cette n'est qu'un port de vins.



Fig. 3. — Cette, le port des vins.

Nous avons vu dans les deux paragraphes consacrés à l'histoire de Cette, que le commerce d'exportation des vins fut la richesse essentielle du port et sa plus ancienne cause d'activité. Nous n'y reviendrons pas. D'ailleurs, à l'époque contemporaine, la fonction de Cette à l'égard du commerce des vins est opposée à celle qu'il remplissait jadis, puisque Cette est sur-

tout un port importateur et très peu un port d'exportation.

Ces importations ont deux causes : bien qu'elle soit la première du monde, la production vinicole française est épuisée facilement par la consommation nationale, des récoltes mauvaises ou déficitaires nécessitant des importations parfois considérables. Ensuite, les vins du Midi, depuis la reconstitution des vignobles détruits par le phylloxera, sont peu riches en couleur et en degrés d'alcool. Seuls, ils ne pourraient supporter les longs voyages par mer : ils risqueraient d'arriver à destination avariés et impropres à toute consommation. Il faut donc les couper avec des vins plus riches en alcool, tels que ceux d'Espagne, d'Algérie, d'Italie ou de Grèce.

Situé au centre du vignoble méridional, à peu de distance des grosses maisons de vins, très voisin de l'Espagne, vis-à-vis de l'Algérie, peu éloigné de l'Italie, Cette était tout désigné pour être le port importateur.

Aussi, dans la période contemporaine, est-ce ce commerce d'importation qui a dominé la vie et la fortune du port ; son influence a été plutôt fâcheuse à cause de son irrégularité.

L'importation des vins était inexistante, ou à peu près, avant la crise de l'oïdium et nous avons vu pour la première fois, de 1853 à 1857, un afflux de vins d'Espagne. La vigne rétablie, ces importations ne disparurent point, mais devinrent tout à fait secondaires ; à partir de 1877, quand s'ouvrit la crise phylloxérique, elles prirent de l'extension et atteignirent leur maximum pendant la période de reconstitution du vignoble :

En 1880, l'importation des vins est de 3.800.000 hect.

|      |   |           |   |
|------|---|-----------|---|
| 1885 | — | 2.219.000 | — |
| 1886 | — | 3.183.000 | — |
| 1887 | — | 3.362.000 | — |
| 1888 | — | 3.797.000 | — |
| 1889 | — | 4.000.000 | — |

Dans ces chiffres ne sont pas compris 350.000 hectolitres extraits annuellement de 10.000 à 15.000 tonnes de raisins secs importés de Grèce.

Le seul port de Cette recevait alors le tiers de l'importation française des vins.

Ces totaux élevés ne durèrent pas ; depuis 1892, l'importation des vins méditerranéens ou vins « exotiques » est devenue et restée accidentelle.

D'abord, le vignoble reconstitué n'a plus besoin du secours des vins exotiques, que lors des rares années à production insuffisante. Les importations suivront les hasards des récoltes. Le coupage cesse et, avec lui, l'exportation de nos vins, car les tarifs douaniers de 1892, taxant fortement les vins exotiques, rendent ces opérations onéreuses ; elles seront de moins en moins pratiquées et nos négociants, ayant peu d'intérêt à exporter, laisseront l'Espagne et l'Italie nous remplacer sur les marchés extérieurs. Aussi, les importations des vins baissent d'une façon continue jusque vers 1909 :

En 1889, sont importés 4.000.000 d'hectolitres de vins

|      |   |           |   |
|------|---|-----------|---|
| 1894 | — | 726.000   | — |
| 1898 | — | 2.271.000 | — |
| 1903 | — | 1.613.618 | — |
| 1907 | — | 828.106   | — |

Dès 1910, des récoltes déficitaires (35 millions d'hectolitres en 1910, contre 55 millions en 1909) amenèrent un relèvement considérable. Le tonnage des vins importés, qui était de 61.530 tonnes en 1909, passa à 209.317 (moyenne annuelle de la période 1910-1913).

Pendant la guerre, les importations furent gênées considérablement par des alternatives d'interdictions, de libertés, de limitations. Cependant, les besoins de vins étaient si forts que, non compris le transit suisse, la moyenne annuelle des vins importés pendant la guerre s'éleva à 314.886 tonnes. Ces interventions de l'Etat furent trop souvent inutiles et malheureuses, témoin le décret du 7 juillet 1919 qui n'autorisait l'importation des vins que par les ports de la Manche ou de l'Océan, les ports de la Méditerranée lui étant fermés. La raison invoquée fut que cette importation par le Midi pouvait aggraver l'encombrement des voies de fer et augmenter les difficultés d'écoulement des vins. En étudiant les conditions de transport des vins, nous verrons que cette raison n'était qu'un prétexte. Cette mesure provoqua un chômage fâcheux et une agitation vive et justifiée. Déjà les wagons-réservoirs s'acheminaient vers les ports de la Manche ou de l'Océan, les importateurs de vins d'Espagne y dirigeaient leurs installations. Après deux mois de démarches, l'abrogation de ce désastreux décret mit fin à une situation qui menaçait de devenir désastreuse.

En novembre 1920, sous la pression plus ou moins avouée de la C. G. V. (1), le Gouvernement a doublé les droits sur les vins d'Espagne, mesure absolument prohibitive qui a arrêté toute importation et atteint

(1) Confédération générale des vignerons.

gravement les intérêts du commerce cettois. Cette mesure peut se justifier par l'abondance de notre récolte de 1920, dépréciée par sa quantité même. En fait, l'interdiction des vins d'Espagne n'a pas empêché la baisse des prix des vins languedociens et, par contre, elle nous a valu des représailles douanières qui atteignent gravement nos différentes branches du commerce d'exportation.

Les importations de vins sont revenues très vite à des chiffres égaux à ceux des médiocres années d'avant-guerre :

En 1919, 171.000 tonnes et 1920, 148.545 tonnes.

Le vin importé entre généralement dans des demi-muids de 6 hectolitres, d'où il passe, pour arriver à sa destination, dans des wagons-réservoirs ou dans des fûts. La voie d'eau et la voie de fer, les wagons-réservoirs et les fûts se font respectivement concurrence pour accaparer ce transport des vins. On utilise les fûts pour le transport par eau et, le plus possible, les wagons-réservoirs pour le transport par fer. Les longs délais qu'impose la voie d'eau font préférer la voie de fer. Cependant, depuis cinquante ans, le vin est le principal trafic du Rhône à la remonte : du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> août, de la seule campagne 1916-1917, entre le Midi et Lyon, le Rhône a transporté 135.000 tonnes de vins. Aussi, l'outillage et le matériel flottant sont-ils adaptés à ce trafic. Toutefois, il n'existe pas encore sur le Rhône ou sur les voies navigables de bateaux--citernes, bien que le commerce estime que nombreux sont les clients qui pourraient recevoir le chargement d'un tel bateau.

Le ravitaillement de la Suisse est organisé par wagons-réservoirs, d'une façon telle que la navigation

ne peut intervenir. car la lenteur des transports par eau et la perte d'intérêts qu'elle entraîne pour le gros capital représenté par les vins ne sont pas suffisamment compensés par la différence des prix.

Ces vins viennent surtout d'Espagne ou d'Algérie.

| ANNÉES                                     | 1919           | 1920           |
|--------------------------------------------|----------------|----------------|
| Total des importations de vins ordinaires. | 148.272 tonnes | 146.821 tonnes |
| d'Espagne.....                             | 68.022 —       | 103.490 —      |
| d'Algérie.....                             | 71.340 —       | 35.917 —       |
| d'Italie.....                              | 5.894 —        | 7.313 —        |
| de Tunisie.....                            | 214 —          | 99 —           |
| du Portugal.....                           | 184 —          | » —            |

Les vins d'Espagne entrent par mer pour éviter les transbordements que nécessite, à Cerbère, la différence de largeur des voies françaises et espagnoles. La région vinicole de l'Espagne étant l'Est et le Sud, ce sont nos ports de la Méditerranée qui constituent pour cette importation, la voie la plus économique : en août 1919, les frets pour Cette étaient de 58 pesetas par tonne, alors qu'ils étaient de 130 à 150 pesetas pour les ports de l'Atlantique, de la Manche et du Nord. Ces chiffres suffisent à mettre en relief les erreurs voulues du décret du 7 juillet, permettant la liberté d'importation des vins d'Espagne, afin de faire baisser le prix du vin en France, et imposant à cette importation la voie la plus coûteuse. C'est à ce décret qu'on doit de lire dans le tableau ci-dessus un chiffre d'importation des vins d'Algérie supérieur, en 1919, à celui de l'importation des vins d'Espagne. Ce n'était d'ailleurs pas la première fois, car, depuis les tarifs

protecteurs de 1892, les vins d'Algérie ont souvent remplacé les vins exotiques grevés de taxes, pour compléter nos récoltes et opérer les coupages. De 1899 à 1914, les vins d'Algérie donnèrent le 50 % des importations vinicoles cettoises, alors que ceux d'Espagne qui, dans la période 1892-1898, donnaient le 64 %, ne figuraient plus que pour 28 %. La moyenne annuelle de l'importation des vins d'Espagne était en effet tombée de 2.470.000 hectolitres (période de 1882 à 1892) à 1.033.000 hectolitres (période 1892-1898) et à 363.708 hectolitres (période 1899-1914).

Si, quantitativement, les transports vinicoles entre Cette et l'Algérie, oscillant autour d'une moyenne annuelle de 650.000 hectolitres, étaient restés les mêmes, cependant leur importance relative avait diminué. De 1873 à 1888, Cette accusait le 27 % des entrées totales des vins d'Algérie en France, de 1899 à 1914, 12 % seulement. La part de Cette dans le commerce vinicole franco-algérien avait donc diminué de moitié.

Cette et les ports méditerranéens, malgré leur situation privilégiée, étaient en effet loin d'avoir le monopole de l'importation de ces vins :

En 1911,

|                          |                |         |                 |          |
|--------------------------|----------------|---------|-----------------|----------|
| Rouen recevait d'Algérie | 270.817 tonnes | dont    | 266.000 de vins |          |
| Marseille                | —              | 160.310 | —               | 83.000 — |
| Bordeaux                 | —              | 54.621  | —               | 49.000 — |
| Cette                    | —              | 52.459  | —               | 45.000 — |

Ce contre-sens géographique s'expliquait par l'étude des conditions de transport.

Marseille et Cette n'étaient pas très bien organisés pour importer ces vins.

Les Rouennais, au contraire, envoyaient à Alger et à Oran des cargos de 5.000 à 6.000 tonnes, très

De 1892 à 1895, la crise fut terrible, parce qu'auparavant les vins alimentaient presque seuls le tonnage du port.

C'est l'industrie qui sauva Cette, en lui assurant, de 1896 à 1909, des tonnages assez élevés, alors que l'importation des vins était réduite à peu de chose. En 1920, le tonnage aurait peut-être été inférieur à 450.000 tonnes, si les établissements industriels ne lui avaient donné une moyenne de 200.000 tonnes.

Les industries et les commerces de Cette peuvent se classer en deux catégories : ceux qui s'y sont établis parce que c'était le port des vins (l'industrie des vins d'imitation, les industries annexes à la monoculture de la vigne) et ceux qui y furent amenés, soit par les besoins du Languedoc, soit à cause de sa situation géographique sur la Méditerranée.

La fabrication des vins d'imitation est la forme la plus originale du commerce des vins cettois. Elle fournit l'essentiel de la faible exportation vinicole de Cette, elle est née à Cette ; c'est là que les procédés de fabrication en ont été créés et y ont été améliorés. A l'époque du blocus continental, on a commercialisé cette préparation à l'espagnole des vins que pratiquaient couramment les propriétaires languedociens. Ce commerce est aujourd'hui en pleine possession de sa technique ; c'est une véritable « industrie », car il procède à des coupages, à des vieillissements, des macérations et transforme la matière première. Ses procédés techniques sont arrivés à un tel degré de perfection que les imitations de Malaga, de Madère, de Xérès, de Porto, de Tokay, rivalisent avec les vins d'origine pour le bouquet et la finesse.

Ces vins d'imitation nécessitent, depuis la crise phyl-



loxérique, des importations considérables de mistelles (en 1919, 22.997 tonnes et en 1920, 18.524 tonnes) et des vins de liqueur :

|                                                              |   |      |   |     |       |
|--------------------------------------------------------------|---|------|---|-----|-------|
| 2.290 tonnes en 1919 dont 1.547 d'Espagne, et 1.080 de Grèce |   |      |   |     |       |
| 1.724                                                        | — | 1920 | — | 376 | —     |
|                                                              |   |      |   |     | 682 — |

La mistelle est un moût riche en sucre qu'on a empêché de fermenter en y versant une certaine quantité d'alcool. Le vin de liqueur est un moût riche en sucre qui a commencé à fermenter, mais dont on a arrêté la fermentation par une addition d'alcool. La mistelle est en somme la matière première de l'industrie des vins d'imitation. Celle-ci allait donc dépendre en partie des variations de taxes douanières qui frappent la mistelle. Or, après une période de liberté et de facilité pendant laquelle l'importation des mistelles passa de 23.885 hectolitres, en 1880, à 283.319, en 1899 (dont 8.000 de Turquie et 20.000 de Grèce), la coalition des viticulteurs méridionaux et algériens avec les betteraviers du Nord, producteurs d'alcools, allait mener contre les mistelles une lutte sans merci. En 1901, malgré l'opposition des ministres des Affaires étrangères et du Commerce, on vota le projet de loi Etienne-Thomson qui, entre autres anomalies, taxait plus fortement la mistelle, matière première, que le vin de liqueur, produit fabriqué. Or, comme il est à peu près impossible de différencier la mistelle du vin de liqueur, les importateurs se contentèrent de changer la qualification de leur marchandise. De telles mesures expliquent le déclin des exportations cettoises.

Les mesures protectionnistes de 1892, celles de 1899, marquent les paliers descendants de nos ventes à l'extérieur : en 1898, 131.600 hectolitres ; en 1908, 47.540 ;

en 1909, 65.420 ; en 1919, 40.223 ; en 1920, 48.471. Le tonnage de ces exportations varie de 3.000 à 5.000 tonnes.

La Chambre de Commerce continue à suivre de très près les modifications des législations douanières. La plupart de ces exportations de vins fabriqués consistent en apéritifs viniques et en vermouths à destination des Amériques. Le « Noilly » y fait une concurrence justifiée au « Cinzano » italien.

Près de 80 maisons de Cette, de Mèze et de Frontignan produisent annuellement 500.000 caisses de vins en bouteilles et 250.000 hectolitres en fûts. Le chiffre des exportations de vins fabriqués ne donne qu'une faible idée de l'importance de cette industrie, qui travaille beaucoup pour le marché extérieur.

Elle marquait, ces dernières années, des progrès accusés, ce qui n'empêchait pas les élèves de nos lycées d'apprendre sur leur manuel que « ces fabriques de vins ont complètement disparu depuis le phylloxéra ».

Industrie purement cettoise, exportatrice, utile à la région et à la viticulture française, ce sont là des titres qui la recommandent à l'attention. Par elle, les vins du Languedoc, transformés à Cette, vont au secours des régions bourguignonne ou bordelaise, lorsque la production y est défaillante.

\*  
\* \*

Au premier rang des industries et des commerces annexes à la monoculture de la vigne, se placent l'*industrie de la tonnellerie et le commerce des bois*.

La tonnellerie languedocienne devait forcément se concentrer dans le port de réception des matières pre-

nières, si heureusement situé au centre même de la région. Le développement de cette industrie est postérieur à la création du port. Elle se développe d'abord sur les rives de l'étang de Thau. D'ailleurs, au XVIII<sup>e</sup> siècle, le bois avec lequel on la faisait était fourni par les châtaigniers des Cévennes. Vers 1787, on en était peu satisfait et l'on importait des mer rains d'Amérique. Du reste, l'augmentation de la capacité des fûts allait nécessiter le recours aux bois plus solides des chênes étrangers.

La crise révolutionnaire éprouva durement les ouvriers tonnellers qui se trouvaient à Cette et beaucoup émigrèrent à Chalon-sur-Saône.

Pour ces raisons, ce n'est qu'à partir de 1815 que l'industrie de la tonnellerie se développa d'une façon brillante : en 1823, nous trouvons déjà 33 maisons occupant 134 ouvriers. La période d'exportation des vins fut favorable à la tonnellerie, car fabriquer des fûts pour le dehors était plus rémunérateur que les fabriquer pour l'intérieur. La période de 1880 à 1892 fut moins heureuse mais, cependant, en raison des besoins de fûts pour l'importation, la tonnellerie ne se ressentit pas trop de la crise phylloxérique. Depuis 1892, cette industrie paraît plutôt décliner.

A Cette, à Mèze et à Frontignan, il y a 120 ateliers de tonnellerie mécanique ou à la main, occupant 2.500 ouvriers et fabriquant annuellement 45.000 futailles et 70.000 barriques. On y trouve des ateliers qui construisent des foudres, dont quelques-uns ont été vendus en Argentine. La spécialisation de Cette dans cette fabrication est telle, qu'en 1916 le tiers des wagons-réservoirs qui circulaient en France appartenaient à des maisons cettoises.

Cinquante maisons vivent de la location des futaillies, industrie qui s'est créée à Cette, vers 1868, et dont l'importance est telle, qu'aujourd'hui, si on alignait les fûts en location l'un contre l'autre, ils formeraient une ligne de 27 kilomètres. Pendant la guerre, le trafic des wagons-réservoirs a donné à ceux qui l'assuraient des fortunes considérables, très vite compromises d'ailleurs par les conséquences de la crise de 1920. Le commerce des bois se divise en deux catégories : les bois de construction et les bois pour futaillies. La première catégorie a subi un sérieux recul.

Les bois de construction venaient de Suède, de Russie, de Finlande, du Canada. Si on excepte les travaux de quelques scieries mécaniques pour la fabrication des parquets, Cette n'avait dans ce commerce que la fonction régionale de distribuer les bois depuis Toulouse jusqu'à Vichy. Bordeaux concurrençait avantageusement Cette dans ce rôle. Cette était devenu un marché important de bois du Nord et en exportait en Algérie-Tunisie (1.014 tonnes en 1908, 373 en 1920).

Les bois nécessaires à la tonnellerie sont les merrains et les douelles. Cette importait annuellement pour 20 à 25 millions de douelles, dont 90 % venaient de Croatie, le reste était fourni par les châtaigniers de Sardaigne ou par la Russie. De l'importation nationale des merrains, 55 % passaient par Cette, 35 % par Bordeaux, 10 % seulement par Marseille.

En plus de la fonction industrielle représentée par la tonnellerie, Cette exerçait à l'égard des merrains une fonction commerciale : elle en vendait, en 1908, 4.489 tonnes à l'Algérie, 102 à la Tunisie, 682 à l'Espagne.

Pendant la guerre, le trafic avec la Russie et l'Au-

triche a cessé complètement et le manque de bois, bien qu'on s'adresse à la Corse et à la Sardaigne, pays riches en châtaigniers, compromet maintenant cette industrie et ce commerce. Ces importations de bois se réduisent de plus en plus d'année en année et ce n'est pas la crise actuelle du vignoble et des industries annexes qui peut les faire remonter. De 85.407 tonnes en 1889, elles sont tombées à une moyenne de 60.133 pour la période de 1908 à 1913, de 10.000 pour la période 1915-1918. En 1919, elles se sont relevées à 11.035 tonnes et en 1920, à 14.379.

#### **Commerce et industrie du soufre et des engrais fertilisants.**

C'est encore au vignoble languedocien qu'est due la présence à Cette du commerce et de la raffinerie du soufre, ainsi que du commerce et de la fabrication d'engrais chimiques.

Depuis l'invasion de l'oïdium, en 1853, Cette a servi à l'importation du soufre nécessaire au traitement de la maladie de la vigne ; il vient de l'Italie du Sud et de la Louisiane. A Cette et à Frontignan, se trouvent de puissantes raffineries en pleine prospérité.

Le commerce du soufre est un des plus importants de Cette. En 1913, le port recevait 71.000 tonnes de soufre, contre 52.000 seulement livrés à Marseille. La moyenne des importations, qui était de 60.323 tonnes pour la période 1908-1913, est tombée à 43.002 pendant la guerre ; elle s'est relevée successivement à 54.045 tonnes en 1919 et 74.613 tonnes en 1920.

L'industrie et le commerce des engrais chimiques ont été développés à Cette par l'importation des phos-

phates d'Algérie. L'Afrique du Nord étant notre principal fournisseur de ce produit, de plus en plus nécessaire au développement de notre production agricole, les ports du Midi devaient bénéficier de leur situation et accaparer cette importation. Mais, à Cette, à la fonction régionale, devait s'ajouter la fonction industrielle et commerciale, le jour où le vignoble a employé les phosphates comme fertilisants. Alors s'installèrent sur les bords de l'étang de Thau d'importantes usines (Compagnie de Saint-Gobain et Société Bordelaise) qui importent du phosphate brut de l'Algérie, de la Tunisie ou de la Floride.

En 1890, elles importent 2.108 tonnes ; en 1899, 54.160 ; en 1913, 57.397 ; en 1914, 47.800 tonnes.

Les nécessités de la guerre ont conduit l'Etat à intervenir directement dans le commerce même des produits chimiques. Des conventions avec l'Angleterre et le ralentissement de l'extraction dans l'Afrique du Nord ont faussé complètement ou même supprimé les marchés de ces produits et ont bouleversé tous les courants établis. En 1917, nous ne trouvons plus à l'importation que 7.800 tonnes de phosphates. Les chiffres se sont peu à peu relevés, et

en 1918, on note 16.904 tonnes

1919 — 23.190 —

1920 — 47.991 —

Il est certain que ces importations, gênées en 1919 par la crise de la marine marchande, ne feront que s'accroître en raison des utilisations agricoles.

Ces usines importaient du sulfate d'ammoniaque d'Allemagne, qu'on fait venir maintenant d'Angleterre. Le nitrate de soude est importé du Chili, ainsi que le sulfate de cuivre.

Le sulfate de cuivre figure :

|                  |    |       |       |      |           |      |      |      |
|------------------|----|-------|-------|------|-----------|------|------|------|
|                  | en | 1913  | 1914  | 1915 | 1916-1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
| pour (en tonnes) |    | 2.053 | 1.392 | 1    | néant     | 444  | 48   | 237  |

Le nitrate de soude ne figure dans le trafic de Cette pour la première fois qu'en 1903 avec 4.501 tonnes.

Depuis, il a donné :

|        |    |       |       |       |       |       |        |       |        |
|--------|----|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|
|        | en | 1905  | 1906  | 1907  | 1908  | 1913  | 1914   | 1915  | 1916   |
| tonnes |    | 1.780 | 2.642 | 1.500 | 3.375 | 4.513 | 10.700 | 3.058 | 36.200 |

Ces usines ont plus de 800 ouvriers et fabriquent annuellement plus de 200.000 tonnes de produits, surtout du superphosphate, qu'elles vendaient avant la guerre dans tout le bassin occidental de la Méditerranée. Ces superphosphates formaient l'élément essentiel des exportations de produits chimiques : en 1908, par exemple, 47.000 tonnes de superphosphates sur 52.543 tonnes de produits chimiques exportés par Cette.

Dans la période d'avant-guerre, l'exportation de produits chimiques fournissait le tiers des exportations cettoises.

Cette exportait (en tonnes) sur un total de :

|      |        |         |
|------|--------|---------|
| 1907 | 61.000 | 179.884 |
| 1908 | 52.000 | 147.148 |
| 1909 | 65.104 | 148.408 |
| 1910 | 72.268 | 169.336 |
| 1913 | 44.598 | 147.391 |
| 1914 | 16.975 | 117.407 |
| 1915 | 19.378 | 118.440 |
| 1916 | 2.100  | 128.000 |

En 1917, l'exportation était de 3.345 tonnes sur 147.330 ; depuis 1918, elle n'existe plus ; nous avons

dit que depuis cette date elle a été placée et est restée sous le contrôle de l'Etat. Défense est faite d'exporter ces produits.

Aussi bien, ce déclin, fortement accusé dès 1913, vient de ce que les marchés d'Espagne et d'Italie se sont fermés, peu à peu, à cause de la création d'usines dans ces pays.

Certaines grèves n'ont pas été sans gêner cette in-

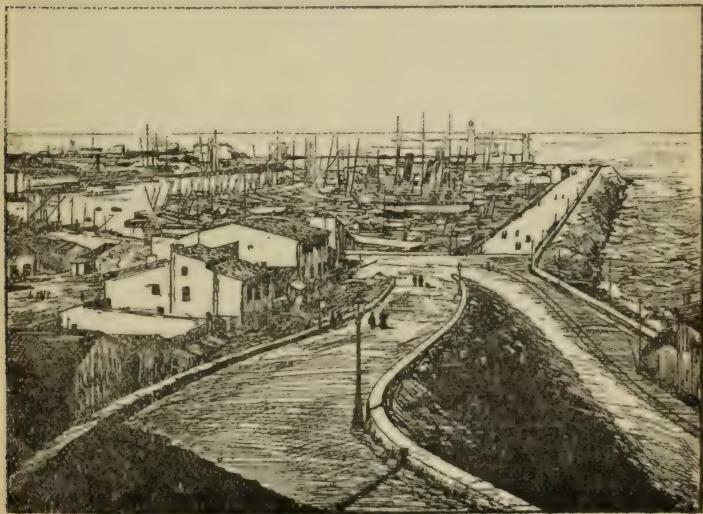


Fig. 5. — La sortie du port et le port pétrolier à Cette.

dustrie ; enfin, la nécessité de multiplier la production et de réparer les ruines de la guerre a rendu le marché intérieur capable d'absorber beaucoup plus que la production actuelle.

Une usine pour traiter le sulfate de cuivre vient de s'installer récemment et se développe rapidement.

Des usines pour le lavage du noir animal, pour

Le sulfate de cuivre figure :

|                  |    |       |       |      |           |      |      |      |
|------------------|----|-------|-------|------|-----------|------|------|------|
|                  | en | 1913  | 1914  | 1915 | 1916-1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
| pour (en tonnes) |    | 2.053 | 1.392 | 1    | néant     | 444  | 48   | 237  |

Le nitrate de soude ne figure dans le trafic de Cette pour la première fois qu'en 1903 avec 4.501 tonnes.

Depuis, il a donné :

|        |    |       |       |       |       |       |        |       |        |
|--------|----|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|
|        | en | 1905  | 1906  | 1907  | 1908  | 1913  | 1914   | 1915  | 1916   |
| tonnes |    | 1.780 | 2.642 | 1.500 | 3.375 | 4.513 | 10.700 | 3.058 | 36.200 |

Ces usines ont plus de 800 ouvriers et fabriquent annuellement plus de 200.000 tonnes de produits, surtout du superphosphate, qu'elles vendaient avant la guerre dans tout le bassin occidental de la Méditerranée. Ces superphosphates formaient l'élément essentiel des exportations de produits chimiques : en 1908, par exemple, 47.000 tonnes de superphosphates sur 52.543 tonnes de produits chimiques exportés par Cette.

Dans la période d'avant-guerre, l'exportation de produits chimiques fournissait le tiers des exportations cettoises.

Cette exportait (en tonnes) sur un total de :

|      |        |         |
|------|--------|---------|
| 1907 | 61.000 | 179.884 |
| 1908 | 52.000 | 147.148 |
| 1909 | 65.104 | 148.408 |
| 1910 | 72.268 | 169.336 |
| 1913 | 44.598 | 147.391 |
| 1914 | 16.975 | 117.407 |
| 1915 | 19.378 | 118.440 |
| 1916 | 2.100  | 128.000 |

En 1917, l'exportation était de 3.345 tonnes sur 147.330 ; depuis 1918, elle n'existe plus ; nous avons

dit que depuis cette date elle a été placée et est restée sous le contrôle de l'Etat. Défense est faite d'exporter ces produits.

Aussi bien, ce déclin, fortement accusé dès 1913, vient de ce que les marchés d'Espagne et d'Italie se sont fermés, peu à peu, à cause de la création d'usines dans ces pays.

Certaines grèves n'ont pas été sans gêner cette in-

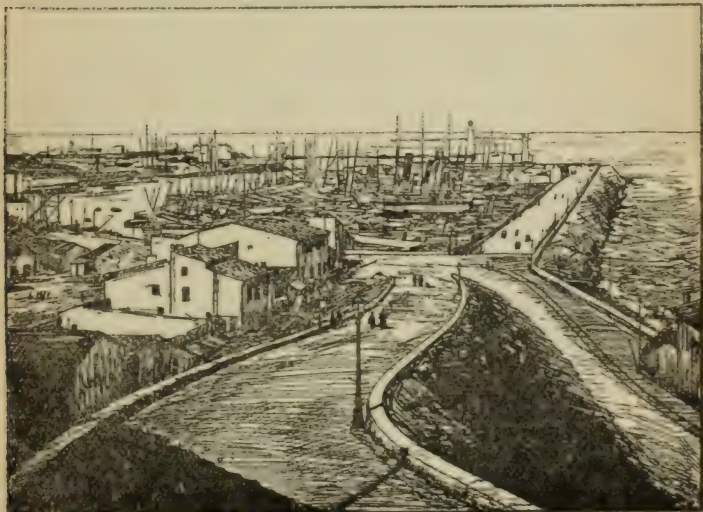
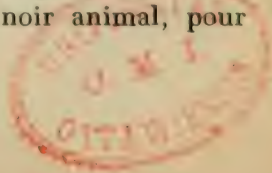


Fig. 5. — La sortie du port et le port pétrolier à Cette.

dustrie ; enfin, la nécessité de multiplier la production et de réparer les ruines de la guerre a rendu le marché intérieur capable d'absorber beaucoup plus que la production actuelle.

Une usine pour traiter le sulfate de cuivre vient de s'installer récemment et se développe **rapidement**.

Des usines pour le lavage du noir animal, pour



la purification de la crème de tartre, avaient essayé de se monter à Cette. Les prix de l'eau, de la main-d'œuvre, la concurrence américaine, les empêchèrent de réussir ; mais, depuis peu, une fabrique de noir animal vient de se réinstaller et a exporté en 1919 299 tonnes.

La deuxième catégorie des industries et commerce est constituée par le trafic et le travail des produits amenés à Cette, soit parce que c'est un port méditerranéen, soit à cause des besoins du Languedoc.

Le pétrole venant du Caucase, de la Roumanie et d'Amérique trouve les ports de la Méditerranée mieux situés pour le recevoir que les ports de l'Atlantique.

Dès 1894, se fondait, à Balaruc, la Raffinerie du Midi et à Frontignan, en 1904, la Compagnie industrielle des Pétroles.

Cette est un des grands ports pétroliers de France : la moyenne annuelle des importations a été de 65.958 tonnes pour la période de 1908 à 1913, de 79.172 tonnes pendant la guerre ; en 1919, elle a donné 72.584 tonnes et en 1920 elle est de 105.410 tonnes. Ajoutons que Cette est un de nos ports pétroliers les mieux outillés. Il dispose, en effet, d'un bassin réservé à la manutention des pétroles et essences. Ce bassin, adossé à la jetée de Frontignan, a 7 m. 50 de profondeur, une superficie de 1 hectare, 220 mètres de quais de 15 à 20 mètres de largeur. La Chambre de Commerce a édifié un barrage isolateur. Sur les quais de ce bassin, sont d'immenses réservoirs métalliques destinés à recevoir le pétrole brut. Celui-ci arrive à Cette dans des bateaux-citernes de 7 mètres de tirant d'eau, on le pompe ensuite dans de grands chalands d'acier qu'un remorqueur amène par le

canal et l'étang, aux pieds mêmes des usines, le surplus étant laissé dans les réservoirs. Les usines à pétrole de Cette ont une exportation annuelle de 10.000 à 12.000 hectolitres. En 1899, elles ont exporté 1.363 tonnes en Algérie.

La crise du charbon ayant généralisé dans les transports l'utilisation des huiles minérales, le XX<sup>m</sup>e siècle s'annonce, de ce fait, comme le siècle du pétrole. Il est certain que son importation et son industrie sont appelées à grossir de plus en plus l'importance de Cette.

C'est encore la situation méridionale de Cette qui lui vaut régulièrement des importations de primeurs et fruits : citrons, oranges, mandarines, etc., d'Espagne ou d'Algérie, parfois assez élevées : 13.176 tonnes en 1908, 28.310 en 1919, 6.181 en 1920.

Cette fut, de par sa fonction régionale, un port d'importation pour les industries métallurgiques. Le service des hauts-fourneaux de Balaruc, de Beaucaire et de quelques autres usines des bassins du Gard et de la Loire, donnait à l'entrée 230.000 à 250.000 tonnes de minerai. L'utilisation des minerais de l'Est, grâce à l'emploi du procédé Thomas de déphosphoration de la fonte, fit décliner ce commerce et ruina les hauts-fourneaux de Balaruc et de Beaucaire.

Dans les premières années du XX<sup>m</sup>e siècle, Schneider et C<sup>ie</sup>, frappés de la situation de Cette, à portée des minerais d'Espagne, d'Algérie, des Pyrénées-Orientales, des houilles cévenoles, obtinrent une concession importante de terrains sur l'étang des Eaux-Blanches et commencèrent à y installer deux hauts-fourneaux qui auraient donné un mouvement annuel moyen de 350.000 à 400.000 tonnes de minerai, houille, pyrite, fonte, au lieu des 14.319 tonnes en

1913, des 11.800 de 1916, des 5.500 de 1920. On y devait créer aussi des forges et des aciéries pour le service de la marine.

La firme Schneider et C<sup>ie</sup> avait des mines dans l'Afrique du Nord. Elle espérait faire aboutir la construction d'un chemin de fer les reliant à un port d'embarquement. Les difficultés qui furent suscitées alors aux entreprises sollicitant des concessions minières empêchèrent cette construction. Dès lors, le Creusot n'avait plus qu'un faible intérêt à rester à Cette. De plus, les hauts-fourneaux, à la suite d'une construction peut-être hâtive ou négligée, accusaient des défauts sérieux qui auraient nécessité une reconstruction complète et mis quelques personnes en présence de responsabilités lourdes. On s'explique, dans ces conditions, qu'une grève assez longue soit venue malencontreusement fournir un prétexte bien accueilli pour justifier la fermeture des hauts-fourneaux de Cette.

On a accusé injustement les ouvriers cettois d'avoir, par leur esprit d'indiscipline, provoqué et nécessité cette décision. Si l'on considère que la plupart des ouvriers qui firent grève étaient des immigrés de fraîche date, que, d'autre part, le Creusot se libérait des erreurs de ses ingénieurs, on voit que la thèse de l'indiscipline des Cettois a peu de fondement, et il n'est que justice d'enregistrer la vérité sur cette triste affaire.

La firme Schneider renonça à son entreprise, garda le terrain, mais fit enlever les installations commencées et ce fut pour Cette une véritable infortune et aussi pour la Nation qui perdit un centre métallurgique, situé loin des frontières et au bord de la mer.

\*  
\* \*

Les besoins régionaux ont amené à Cette un certain trafic de céréales et de houilles à l'importation.

Le commerce de céréales entrepris par quelques maisons, à la veille des traités de 1861, fut, pendant trente ans, fort prospère. De 1880 à 1890, ce commerce donnait annuellement à l'importation, de 50.000 à 60.000 tonnes. Les droits prohibitifs de 1891 frappèrent le commerce cettois des céréales. La cherté de la main-d'œuvre nécessaire à la manutention, plus élevée à Cette qu'à Marseille, détourna ce trafic du port de Cette.

Avant la guerre, il donnait un tonnage moyen de 31.436 tonnes, dépendant, dans ses variations, des insuffisances de nos récoltes et consistant uniquement en blé de Roumanie, de Russie ou de l'Afrique du Nord, destiné aux minoteries de la région Toulousaine. On s'explique ainsi, qu'en 1916, le port ne fut nullement outillé pour recevoir les 200.000 tonnes de blé d'Amérique destiné à la Suisse.

En 1919, l'insuffisance de nos récoltes et les envois de l'Afrique du Nord ont amené à Cette 102.797 tonnes de blé. En 1920, le relèvement de notre production et les mauvaises récoltes de l'Algérie expliquent le retour aux chiffres d'avant-guerre : 35.174 tonnes. Le commerce du charbon fut autrefois très prospère. Il y a un demi-siècle, le bassin du Gard en exportait annuellement à Gênes, par Cette : 60.000 tonnes, pour les besoins des chemins de fer de la Haute-Italie. Des tarifs de soudure du P.-L.-M. et des chemins de fer italiens, joints à la concurrence anglaise, firent cesser ce trafic.

Les exportations de charbon ne sont aujourd'hui fournies que par les houilles d'Alais, de Graissessac, de Decazeville, utilisées par les vapeurs qui fréquentent Cette. Le relèvement qu'accuse la statistique des exportations pour 1918, est dû, tout entier, à un transit exceptionnel de charbon anglais, destiné à l'Etat italien.

Les importations consistent en charbons anglais, réclamés par les usines à gaz de la région, à cause de ses qualités particulières. Elles ont donné au port un tonnage annuel moyen de 77.379 tonnes pour la période 1907 -1913, de 70.121 pour 1915-1918, de 27.301 en 1919 et de 44.644 en 1920.

Les diverses mines du Gard et de l'Hérault importent des goudrons et bitumes, matières qui, à l'état nature ou plus complètement transformées en brai, sont utilisées comme liant dans la fabrication des « agglomérés ». Cette importation avait donné une moyenne annuelle de 48.644 tonnes pour la période 1907-1913 ; même en 1913, sur 366.866 tonnes importées en France, 65.160 étaient entrées par Cette. Aujourd'hui, l'importation en est presque nulle : 2.593 tonnes en 1919 et 2.730 en 1920. Il semble que ce soit à l'élévation des prix aussi bien du brai lui-même que du fret, qu'il faille attribuer ce résultat.

Dans l'activité industrielle de Cette, n'omettons pas les 150.000 tonnes de sel que l'on retire annuellement de 260 hectares de salins. De temps à autre, des chaux et ciments de l'Ardèche sortent à destination de l'Afrique du Nord ; mais c'est là un trafic intermittent : 17.939 tonnes en 1907, 6.530 en 1913, 18 en 1919, 21 en 1920.

Cette était, avant la guerre, le débouché des bauxites de l'Hérault qui s'exportaient sur Hull et Rotterdam : 15.114 tonnes en 1905, 26.257 en 1914, 6.908 en 1915, 2.600 en 1916. L'exportation a été interdite pendant la guerre. Bien qu'elle ait donné 9.078 tonnes en 1919, elle ne reprendra sans doute pas d'une façon régulière, car l'Union des Bauxites destine les gisements de l'Hérault au marché intérieur ; les bauxites exportées seront celles du Var. D'ailleurs, les industriels paraissent décidés à transformer en France même la bauxite.

Nous n'avons étudié ici que les principaux éléments du trafic, mais, par là, on peut juger de la variété des commerces et industries que Cette possède de par ses seuls caractères de port Languedocien et méditerranéen.

### Cette, port de pêche.

En 1900, Cette était le premier port de pêche de la Méditerranée française.

L'activité des pêcheries autour de Cette et dans l'Etang de Thau est évidemment une survivance de l'ancienne vie littorale, très active au temps où les cordons littoraux n'étaient pas fermés.

On pratique en mer la pêche du thon, de la sardine, du maquereau ; sur l'étang de Thau, celle des moules, des clovisses, des loups, des dorades, du rouget, des muges.

Les pêcheries de Cette ont fourni en 1919 :

|     |                      |        |     |         |
|-----|----------------------|--------|-----|---------|
| 217 | tonnes de maquereaux | contre | 55  | en 1920 |
| 36  | — sardines           | —      | 120 | —       |
| 94  | — thon               | —      | 50  | —       |
| 427 | — poissons divers    | —      | 421 | —       |

auxquels il faut ajouter 745 kilogrammes de homards et langoustes, des clovisses, des moules et, enfin, des huîtres. Les Cettois pratiquent dans l'étang l'ostréiculture : ils ont vendu 367.000 unités en 1919 et 335.000 en 1920.

Neuf ateliers de salaisons et d'expéditions de poisson frais desservent les grandes agglomérations de la région.

La pêche est surtout pratiquée par des Italiens qui habitent le quartier du Vieux Port. Les bateaux armés pour la pêche ont de 1 à 25 tonneaux de jauge et diffèrent suivant qu'ils servent sur l'étang ou sur la mer : bateaux-bœufs, bateaux catalans, galitos ; ils sont le plus souvent très primitifs et ne s'éloignent jamais à plus de 25 milles des côtes. Les engins employés sont très variés, mais peu modernes.

Le nombre des bateaux, qui était de 779 en 1908, est passé à 193 en 1916, à 208 en 1917 : ils étaient montés respectivement par 1424, 692 et 723 hommes.

La valeur du produit des pêcheries s'est accrue, mais non proportionnellement à la dépréciation de l'argent : on note 775.420 francs en 1890, 451.350 en 1907, 1.586.841 en 1918.

En raison de l'activité de Cette, comme port de pêche, il fut question, en haut lieu, d'y créer une base. Des études étaient entreprises par les Ponts et Chaussées pour creuser un bassin à l'est de la jetée de Frontignan. Ce bassin, en principe, était destiné à recevoir 50 chalutiers de haute mer : il aurait été creusé et fondé de façon à abriter des navires de 10 mètres de tirant d'eau. La Chambre de Commerce se disposait à faire construire des quais permettant d'utiliser ces bassins pour les grands cargos. La réalisation

de ce projet officiel était donc, pour l'avenir du port, d'une grosse importance.

Malheureusement, à la suite d'interventions parlementaires et de démarches actives, Cette fut rayé des projets officiels et Port-Vendres, puis Port-de-Bouc, lui furent préférés, alors que la présence à Cette de la station zoologique de l'Université de Montpel-



Fig. 6. — Le port de pêche à Cette.

lier, subventionnée par la Chambre de Commerce, offrait les moyens d'organiser scientifiquement la pêche et d'en assurer les progrès. La question n'est d'ailleurs pas encore réglée définitivement. Revient-t-on à la solution qu'impose la compréhension des réalités et de l'intérêt national ?

**Cette, port de transit.**

Nous avons montré, dans le premier chapitre de cette étude, comment la situation unique de Cette, à proximité de l'Afrique du Nord et de l'Espagne, au débouché de la voie du Rhône et du Lauragais, en fait un port placé pour recevoir le transit de l'Europe occidentale pour la Méditerranée orientale, et de l'Europe centrale pour la Méditerranée occidentale.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que, pendant la guerre, ce soit le transit Suisse qui ait permis à Cette d'atteindre les chiffres de tonnage les plus élevés enregistrés au cours de son histoire maritime.

Jadis, on vit, même à Cette, du transit anglais, pour l'Italie.

Nous avons signalé qu'en 1918 un relèvement des exportations avait pour cause des expéditions de charbons anglais pour l'Italie par Bordeaux et Cette. Mais l'élément essentiel du transit à l'importation fut toujours le transit pour la Suisse, par Bellegarde.

La configuration de la Suisse, entourée par différents Etats, l'a toujours mise dans l'obligation d'utiliser les ports de ses voisins, mais elle ne s'est jamais contentée d'un seul port. L'établissement de ses chemins de fer, tâche difficile et coûteuse, exigea, sur un sol des plus montagneux, des percements, des remblais, des nivellements ; les tarifs intérieurs y sont forcément plus élevés que ceux des autres pays.

Aussi, pour réduire le nombre de kilomètres à parcourir en Suisse, les importateurs recevaient, par Gênes, le trafic destiné au Tessin et à la Suisse centrale ; par Anvers ou Rotterdam, les marchandises pour la Suisse allemande ; par Marseille ou Cette, les

produits pour les cantons de Genève, Fribourg, Neuchâtel.

Avant la guerre, Cette ne transitait guère par Bellegarde que des vins (45.000 tonnes) ou des produits d'Espagne. Les céréales passaient par Marseille. La ville de Gênes, qui transitait pour la Suisse 12.000 tonnes de vins, menaçait d'ailleurs le transit de Cette, favorisée qu'elle était par les difficultés de nos transitaires se débattant dans les questions d'entrepôts et de douanes, gênés par l'obligation de la marque d'origine. Pendant la guerre, le blocus des côtes des Empires Centraux et la guerre sous-marine mettent la Suisse dans un cruel embarras. Le commerce d'importation cessa d'être libre, le Gouvernement fédéral en assumait toute la responsabilité et réclama un port aux belligérants. A la suite de conventions entre les gouvernements, Cette fut désigné et devint le grand port d'importation de la Suisse.

Les conventions d'avril 1915 entre la France et la Suisse donnèrent à la Suisse deux places à quai dans le port de Cette. A titre précaire et gracieux, les autorités du port en concédèrent une troisième, puis une quatrième.

De Cette, partaient chaque jour plusieurs trains exclusivement destinés à la Suisse. Lorsque les marchandises étaient accompagnées d'un certificat anglais ou américain, les négociants suisses, pour ne pas subir de longues attentes, étaient dispensés d'obtenir du Ministère de la Guerre un permis de transport. Ce transit se composait surtout de vins, de primeurs d'Espagne ou d'Afrique et de céréales d'Amérique.

Ces commerces français et suisses ne se gênèrent nullement, mais le port fut vite encombré.

Le port de Cette était organisé pour le commerce des vins en fûts. La Suisse ayant dû occuper les magasins, les quais servirent d'entrepôts, ils furent garnis à perte de vue de milliers de tonneaux. Pour décharger les bateaux, on créa de petits couloirs entre les fûts et on dut travailler le plus souvent à dos d'hommes.

Cette n'était plus qu'un vaste entrepôt suisse. Plus de 30 magasins pleins de marchandises étaient détenus par des négociants de cette nationalité. Le transit suisse donnait : 261.557 tonnes en 1915, 606.114 en 1916, 350.288 en 1917, 320.684 en 1918.

Il semble, qu'au début, les négociants suisses aient été impressionnés par l'accueil de Cette.

Le 1<sup>er</sup> avril 1917, le *Journal de Genève* écrivait : « L'intérêt bien compris de la Suisse, après la guerre, lorsqu'elle aura obtenu l'autorisation d'installer un outillage approprié, sera de continuer ses relations avec Cette pour ses importations de céréales. » Il semblait, d'ailleurs, que l'orientation de l'activité suisse vers l'Amérique du Sud et vers l'Afrique du Nord, en particulier du Maroc, où le Gouvernement Fédéral subventionnait un consortium suisse possédant 100.000 hectares à consacrer à la culture des céréales, dût favoriser le maintien du transit à Cette, le plus occidental des ports méditerranéens français. A la suite d'une campagne de presse, le 23 mars 1919, le Comité de Défense économique du port et l'Association du Languedoc méditerranéen organisèrent une manifestation publique, dans laquelle les Autorités, les dirigeants du Port et les représentants ouvriers affirmèrent leur volonté de travailler à faire de Cette le port de la Suisse.

Or, le trafic suisse, en diminution en 1917 et 1918, baissa fortement dès l'armistice et, depuis juillet 1919, il est revenu aux chiffres d'avant-guerre, n'étant plus qu'un élément secondaire dans la vie du port : 130.934 tonnes en 1919, 81.303 en 1920. Ce sont les vins qui en constituent l'élément essentiel : 44.106 tonnes en 1920, chiffre égal à ceux d'avant-guerre.

Que s'était-il donc passé ? Pendant qu'en France on parlait, l'Italie agissait et reprenait une place importante dans le trafic suisse. De plus, en avril 1919, les Alliés ayant ouvert le Rhin à la circulation, Anvers commença à recevoir le blé américain destiné à la Suisse. Et, pour le reste : vins, primeurs d'Espagne, pétroles, Gênes allait détrôner Cette. Un service de grand cabotage fut organisé entre l'Espagne et Gênes.

Les Administrations italiennes, les Compagnies de chemins de fer redoublèrent de zèle pour faciliter le transit et, dès le 20 mars 1919, 200 wagons partaient journellement de Gênes pour Domodossola et Chiasso. En même temps qu'on projetait la canalisation du Pô et du Haut-Tessin pour orienter vers l'Adriatique le trafic de la Suisse méridionale et orientale, on établissait des plans de travaux destinés à raccourcir le trajet de Gênes à la Suisse. On dressait un programme d'électrification permettant, par la ligne Gênes-Alexandrie-Simplon ou par la ligne Gênes-Asti, le passage journalier de 400 wagons de plus qu'avec le système actuel. On engageait des pourparlers pour céder, dans le port de Gênes, une zone franche où la Suisse ferait telles installations que bon lui semblerait.

L'intérêt témoigné par les journaux allemands, no-

tamment par la *Deutsche Allgemeine Zeitung*, au succès de Gênes « port suisse », a fait croire qu'il y a eu plan concerté entre Allemands, Espagnols, Italiens et Suisses pour réduire au minimum la part du transit passant par nos ports. Il semble que les Allemands y voient, en sous-main, la reprise du trajet Hambourg-Berlin-Lötschberg-Simplon-Gênes.

La situation de Cette fut affaiblie à la suite de la levée du blocus. La liberté fut rendue au commerce et on n'obligea plus les négociants suisses à importer par Cette. Le Gouvernement Fédéral, obligé de ravitailler sa nation coûte que coûte, avait dû supporter toutes les différences de prix de revient des marchandises importées : sans concurrence, il pouvait répartir ses frais, soit en les faisant payer aux importateurs, soit en les recouvrant sous forme d'impôts.

Les importateurs libres allèrent forcément où leurs intérêts étaient le mieux sauvegardés, où le travail se faisait plus vite et à meilleur compte, où les marchandises étaient le mieux à l'abri, où les manutentions humaines pouvaient être remplacées dans la plus large mesure par la mécanique. Ce n'était pas précisément le cas de Cette. Les navires tirant plus de 7 m. 25 doivent alléger à Marseille ; à Cette, il n'y a pas de cale de radoub ; les installations mécaniques y sont insuffisantes ; tout déchargement se fait à la main ; les docks sont inexistantes ; les magasins sont aménagés pour l'entrepôt des vins ; les quais sont étroits et possèdent seulement des voies ferrées en quatre endroits. Les marchandises, ne pouvant être déchargées sur wagons, ni placées facilement en magasin, n'étaient débarquées qu'au bout de longs délais.

Ajoutons qu'à l'heure où les chemins de fer ita-

liens redoublaient de zèle pour qu'on pût débarquer et expédier rapidement le transit suisse en passant par Gênes, les négociants suisses se débattaient au milieu d'énormes difficultés causées par les restrictions du trafic sur le réseau P.-L.-M.

On s'explique, dans ces conditions, le succès de Gênes.

L'échec de Cette port suisse n'affecta pas profondément le monde du commerce. N'était-ce pas un trop beau rêve ?

Aussi, s'en est-on consolé assez vite, en estimant que les liens entre la Suisse et Cette ont été renforcés, que les clients obligés deviendraient clients volontaires en reconnaissance de la gêne que le trafic suisse imposa au trafic cettois... Il est vrai, aussi, que d'aucuns, en Suisse, reprochaient aux intermédiaires de Cette les profits qu'ils avaient su réaliser.

D'où quelque froideur, passagère d'ailleurs. Car, en octobre 1920, le Gouvernement Suisse avait l'intention de faire passer par Cette, jusqu'à concurrence de 20.000 tonnes par mois, le charbon qu'il recevrait d'Amérique. En mars 1921, ce trafic n'existait pas encore.

Cette ne peut-il aspirer à rester un des meilleurs débouchés de la Suisse ? Ne peut-il devenir un grand port de transit ? Nous avons vu que le résultat dépendait surtout du perfectionnement de l'outillage et de l'amélioration des transports, et qu'ainsi ce sont les conditions générales du port de Cette qu'il faut étudier pour répondre à cette question.

---

## CHAPITRE IV

---

### LES LIAISONS DE CETTE AVEC SON ARRIÈRE-PAYS

---

Quelle est la valeur de l'outillage extérieur du port ?

Cette est bien relié, à l'arrière, mais seulement sur la carte, car ses voies de communication, excellentes lors de leur établissement, sont devenues maintenant tout à fait insuffisantes, soit en elle-mêmes, soit dans leur fonctionnement. Cet état de choses n'est pas particulier à Cette : M. Crolard, député, dans un rapport à la Commission des Travaux publics de la Chambre, écrivait : « Si, avant la guerre, nos ports manquaient de moyens mécaniques de déchargement, ils étaient plus dépourvus encore de moyens d'évacuation en rapport avec le développement de leurs quais et postes d'accostage. On peut dire qu'aucun de nos ports ne possédait les installations nécessaires pour évacuer vers l'intérieur les marchandises qu'on y pouvait décharger. »

Les défauts de la liaison de Cette à l'arrière

étaient bien connues des intéressés ; des projets d'amélioration avaient été établis, et ce n'est point la faute de la Chambre de Commerce s'ils dorment dans les dossiers. La guerre a secoué la torpeur économique et ces projets semblent devoir entrer dans la voie des réalisations. Dans le présent, Cette est relié à son arrière-pays régional et à la zone d'influence des ports du Sud-Est par les trois modes de transport : par route, par fer et par mer.

### Les routes.

Pour dégager un port, les routes sont bien moins importantes que les voies ferrées et les canaux : les événements ont toutefois accru récemment leur rôle ; l'emploi des camions automobiles pour les besoins locaux et régionaux s'est développé dans de fortes proportions, en raison de la crise du charbon et de l'utilisation intensive des huiles minérales. Aussi même pour les ports, la question des routes est plus qu'autrefois à l'ordre du jour. Elle se pose pour Cette qui était à l'écart du réseau routier.

Cette anomalie s'explique. A l'époque romaine, les cordons littoraux n'ayant aucune continuité, le réseau routier devait tout naturellement longer le nord des étangs. La situation géographique de ces parages était excellente pour une concentration de routes. Ce fut, en effet, au nord-ouest de l'étang de Thau que se joignirent les trois voies qui allaient soit par Narbo Martius à Tolosa ou à Illiberis, soit par Nemausus vers Massilia ou vers Lugdunum, soit par la haute vallée de l'Orb et le pays des Ruthènes aux

pays des Cadurci et des Arverni. Les chemins de Brunehaut, les routes de Sully, de Colbert, du dix-huitième siècle, de Napoléon et de Louis-Philippe, ont suivi les traces des voies romaines. Aujourd'hui encore, la route nationale qui traverse la plaine du Bas-Languedoc longe la côte Nord de l'étang de Thau et reçoit à Montpellier les routes qui mènent à Lodève, Millau, Rodez et Mende d'une part, à Alais et au Puy de l'autre. A cinq kilomètres de Montpellier, se détache de la voie principale l'embranchement qui dessert Cette et qui s'y termine en cul-de-sac. Cette route n'est guère utilisée que par le commerce tout à fait local : vins de propriétés environnantes, engrais, matériaux de construction employés dans la région, soufres, bois travaillé dans les usines et les entrepôts qui bordent la route.

Cette situation est fâcheuse pour le trafic du port et a soulevé depuis longtemps de justes protestations. Elle écarte de Cette les très nombreux automobilistes qui fréquentent la grande voie du Bas-Languedoc : pour visiter Cette, en effet, les touristes doivent quitter la voie principale et faire deux fois le même trajet. On projette donc une route de Cette à Agde. Sa réalisation permettrait de passer par Cette sans faire de détour : le commerce y trouverait son bénéfice, la ville et le port seraient plus connus. L'établissement de cette route favoriserait le trafic par camions qui viennent de la direction de Béziers et font deux fois le trajet Mèze-Cette, soit près de 100 kilomètres, alors qu'une cinquantaine seulement séparent Béziers de Cette.

Le projet de rectification a été définitivement adopté ces temps derniers, mais son tracé a soulevé de justes

protestations : on a choisi le moins pittoresque et le plus coûteux ; il longe les rives mal odorantes de l'étang de Thau, au lieu de suivre le littoral.

### Les chemins de fer.

Jusqu'ici, le port de Cette a été desservi, surtout, par chemins de fer, les canaux ne transportant de ou pour Cette que de 180.000 à 200.000 tonnes par an et les chemins de fer de 1 million à 1 million et demi. Résultat dû à ce que les canaux fonctionnent mal, tandis que, de par sa situation, Cette est la tête de lignes importantes dont l'exploitation remonte à 1860.

D'abord la voie principale du réseau du Midi : Cette-Toulouse-Bordeaux, d'où se détache, à Béziers, la ligne des Causses (Millau, Marvejols) et, à Narbonne, la ligne de la Catalogne (Perpignan, Barcelone). Ensuite, la ligne Cette-Tarascon (P.-L.-M.) qui relie notre port à l'une des artères vitales de la circulation française : Paris-Marseille. A Montpellier et à Nîmes, se détachent les embranchements sur Alais et la ligne des Cévennes (Langogne, Clermont-Ferrand). Nous portons dans les tableaux ci-après les distances de Cette aux principales localités en relations avec le port.

| RÉSEAU DU MIDI             |                   |                           |
|----------------------------|-------------------|---------------------------|
| Béziers, 49 kilomètres     |                   |                           |
| Perpignan. 137             | Narbonne.... 77   | Bédarieux..... 77         |
| Barcelone.. 344            | Carcassonne.. 129 | Tournemire-Roquefort. 127 |
|                            | Toulouse.... 220  | Millau..... 152           |
|                            | Bordeaux.... 476  |                           |
|                            | Bayonne.... 542   |                           |
| RÉSEAU P.-L.-M.            |                   |                           |
| Montpellier, 28 kilomètres |                   |                           |
| Alais..... 109             |                   | Nîmes..... 81             |
| Clermont-Ferrand.... 363   |                   | Tarascon .... 105         |
|                            | Avignon.... 127   | Marseille.... 164         |
|                            | Lyon..... 387     |                           |
|                            | Genève..... 493   | Paris..... 869            |

Ainsi, sur la carte, Cette est bien desservi. La réalité correspond peu aux apparences, même pour les voyageurs, à cause du manque de correspondance des deux réseaux. Si des voitures directes permettent d'aller de Cette à Paris, Marseille, Bordeaux, sans changement, des minima de parcours de 200 kilomètres exigés par la Compagnie du Midi pour prendre les trains rapides, condamnent à une quasi séparation les villes languedociennes. Il faut près de quatre heures pour couvrir la distance : Béziers, Montpellier, soit 88 kilomètres, sur grande ligne.

Cette est le point de séparation de deux réseaux : Midi et P.-L.-M., délimitation néfaste à la région dont elle brise l'unité économique. Cette en souffre. La gare des voyageurs est bien commune aux deux réseaux, mais chaque compagnie a sa gare particu-

lière pour les marchandises. La dualité des compagnies est cause de la longueur des délais d'expédition de wagons, d'un réseau sur l'autre. On a connu, pendant la guerre, l'anarchie des transports, les fermetures successives, et presque jamais simultanées, des deux réseaux, d'où l'encombrement des gares de Cette. De remède, dans l'état actuel des choses, il n'y en a pas, car la création des raccordements, la simplification des installations et surtout les mesures administratives exigent une unité de direction qui fera défaut jusqu'au jour où le Languedoc, constitué en région, pourra contribuer, par la volonté de ses représentants, à la coordination des efforts des deux compagnies.

Faudra-t-il, longtemps encore, déplorer l'absence de tout effort de la part de la Compagnie du Midi pour aider au développement du port. Elle n'a même pas daigné assurer l'entretien du bassin qui lui appartient et qui est toujours envasé.

Les deux réseaux expédient ou reçoivent : des vins, du soufre, des farines, des fûts vides. De plus, le P.-L.-M. expédie le transit suisse, des minerais, des douelles, des primeurs d'Espagne ou d'Afrique et apporte des fourrages et des houilles des Cévennes. Le réseau du Midi expédiait beaucoup de superphosphates, de sulfate de cuivre et assurait le transit pour l'Italie.

Les deux Compagnies ont leurs quais séparés. La Compagnie du Midi dispose de 450 mètres de quais accessibles aux navires calant 5 mètres et 800 mètres à ceux calant 6 m. 80. Les voies dont elle dispose pour desservir certains quais ont 1.245 mètres de long.

Le P.-L.-M. a 800 mètres de quais accessibles aux

navires calant 7. m. 30, non compris 150 mètres réservés aux navires pétroliers. Les rails desservent les quais sur une longueur de 950 mètres.

L'installation actuelle des voies des gares permet journellement le remplissage et l'expédition de 75 à 80 wagons-réservoirs. Des deux réseaux, c'est le Midi qui travaille le plus. De 1909 à 1918, les gares de Cette ont expédié et reçu les moyennes suivantes (en tonnes) :

| MIDI              |         | P.-L.-M.         |         |
|-------------------|---------|------------------|---------|
| Expéditions ..... | 584.635 | Expéditions..... | 391.706 |
| Arrivages.....    | 200.791 | Arrivages.....   | 163.631 |

L'activité de la Compagnie du Midi correspond à l'essor industriel de la région de la Garonne. Ces résultats prouvent que c'est la situation sur la route du Lauraguais et à proximité de l'Espagne qui est une des possibilités d'avenir de Cette. Avant la guerre, la gare du Midi expédiait 43 trains de marchandises, la gare du P.-L.-M. seulement 10.

Malgré l'activité révélée par tous ces chiffres, ces voies, dans leur état actuel, sont devenues insuffisantes pour dégager le port : les encombrements récents en témoignent.

La voie Cette-Toulouse-Bordeaux a un profil normal ; elle est facilement utilisable et remplirait parfaitement son office, si la bonne volonté de ses dirigeants le permettait.

Par contre, il est certain que la ligne des Causses ne sert et ne servira guère de dégagement au port de

Cette. L'exportation du Roquefort, comme l'importation des peaux d'agneau, de mouton et autres en provenance d'Espagne ou d'Algérie, pour les ganteries et tanneries de Millau, se font par Marseille. Cette voie des Causses est difficilement utilisable, car la traction y est coûteuse. A voie unique, ayant nécessité de multiples travaux d'art, elle n'est pas une ligne de rapport pour la Compagnie du Midi. Son profil est très tourmenté : le point culminant, à 1.100 mètres, est atteint par quatre rampes très fortes. Il en résulte qu'une robuste machine n'y traîne que 200 tonnes de marchandises, alors que de Cette à Narbonne, par exemple, une locomotive de force moyenne en traîne de 600 à 1.200. L'électrification améliorerait les rendements, mais par suite du régime des eaux dans les régions calcaires des Causses, l'énergie électrique est rare et onéreuse. La ligne des Causses ne peut donc être pour Cette que d'une utilité limitée.

La Compagnie P.-L.-M. dessert Cette sur les trois directions : Genève, Paris, Massif Central. Elle fait passer le trafic cettois de ou pour Paris, sur sa ligne Paris-Lyon-Marseille, à peine suffisante pour desservir Marseille. La distance et le changement de ligne à Tarascon favorise Marseille au détriment de Cette.

Une voie de dégagement vers Paris, à travers le Massif Central, serait favorable à Cette. Cette voie pourrait être celle d'Alais à Clermont. L'électrification de son unique rampe, Alais-Langogne, est en projet.

La création de trains de marchandises directs par Montpellier et Alais mettrait Cette, par une voie peu encombrée, à 109 kilomètres d'Alais, 363 kilomètres de Clermont-Ferrand, 783 kilomètres de Paris au lieu de 869, distance parcourue par Tarascon et Lyon.

Marseille serait alors plus éloigné de Paris que Cette (79 kilomètres en plus). Ce dernier port ne souffrirait plus de l'encombrement du Rhône. Cette ligne permettrait à Cette de profiter de l'activité intense du département de la Loire.

Les intérêts du port, de la région et de la Compagnie P.-L.-M. sont concordants. Espérons que ce point de vue économique sera compris des administrations publiques et privées.

### Canaux.

Les prix élevés des transports par route et par fer font de plus en plus désirer une large utilisation de la voie d'eau. C'est par elle que les ports du Sud-Est pourront concurrencer victorieusement leurs rivaux de la Méditerranée ou de l'Atlantique.

Cette est desservi par le Canal du Midi, depuis 1684, et par le Canal du Rhône à Cette dont l'exécution fut commencée sous l'initiative des Etats du Languedoc, en 1780, puis interrompue par la Révolution et terminée en 1824. Ce canal permet de relier ce port au Rhône et, par là, au réseau fluvial français. Le rôle modeste de ces canaux dans le dégagement du port est le signe manifeste de leur mauvais fonctionnement.

| EN TONNES             | CANAL DU RHONE A CETTE |           | CANAL DU MIDI |           |
|-----------------------|------------------------|-----------|---------------|-----------|
|                       | EXPEDITIONS            | ARRIVAGES | EXPEDITIONS   | ARRIVAGES |
| De 1915 à 1918. ....  | 97 677                 | 11.887    | 43 293        | 31.843    |
| En 1919 et 1920. .... | 83.608                 | 22.413    | 40.195        | 45.064    |

Le canal du Rhône à Cette est plus actif que celui du Midi, soit dans le rapport de 4 à 3. Mais sur le canal du Midi, deux courants se balancent très approximativement ( $1/10^{\circ}$  près), tandis que pour le canal de Cette au Rhône, à peu de chose près, les mouvements de l'Ouest à l'Est sont huit fois supérieurs à ceux de l'Est, dans la première partie du canal, et quatre fois dans la seconde.

Le Rhône fournit peu de produits au Languedoc. Le trafic des canaux est surtout constitué par les vins, les fûts vides, les charbons destinés aux usines à gaz de la région, les céréales, les engrais, les pierres à bâtir, les matériaux, les chaux, les ciments.

Par ces canaux, Cette est à :

| CANAL DU MIDI            | CANAL DES ÉTANGS               |
|--------------------------|--------------------------------|
| 53 kilomètres de Béziers | 74 km. de Saint-Gilles-du-Gard |
| 84 — — Narbonne          | 98 — Tarascon                  |
| 242 — — Toulouse         | 118 — Avignon                  |
| 509 — — Bordeaux         | 256 — Valence                  |
|                          | 366 — Lyon                     |

La largeur au passage des écluses limite les volumes de la batellerie spéciale qui dessert les canaux. Les dimensions maxima des embarcations utilisées sont : longueur 30 mètres, largeur 6 m. 50, tirant d'eau 1 m. 60, tonnage maximum 190 tonnes.

Les chiffres que nous avons cités apprennent que le canal du Midi a une activité moindre que celle du canal des Etangs. Il est difficilement utilisable et offre peu de facilités au commerce, car les écluses y sont nombreuses, la profondeur insuffisante, la traction primitive. Sa décadence est due, pour une part,

à ce que la Compagnie du Midi avait acheté le droit d'exploitation du canal, afin d'obliger le commerce à emprunter la voie ferrée. Elle avait élevé très fortement les droits de péage et accordé des tarifs de forme pour la circulation par voie ferrée. Ainsi, elle augmentait ses recettes, tout en affaiblissant un concurrent. En 1921, il est vrai, les tarifs de transport par fer ont été considérablement relevés.

L'opinion est, depuis longtemps, saisie du projet d'un canal des deux mers qui doublerait le canal du Midi. L'enquête faite en 1919 a établi qu'il serait pratiquement réalisable : les torrents des Pyrénées ariégeoises peuvent fournir l'eau nécessaire, la traversée des rails de la Compagnie du Midi n'est qu'un obstacle d'une importance relative. Mais il faudrait engager une dépense d'un milliard et plus pour une utilisation minime.

Le canal du Midi, amélioré, suffirait aux besoins commerciaux de Cette. Il faudrait le rendre accessible aux péniches de fort tonnage par l'agrandissement des écluses et par la substitution de la traction mécanique à la traction animale. La force électrique est d'ailleurs abondante sur les rives du canal.

La Chambre de Commerce de Béziers voudrait aussi qu'on fît de Cette à Béziers des élargissements au passage des écluses, semblables à ceux que l'on termine sur le parcours de Cette à Beaucaire, afin que les bateaux du canal des Etangs et du Rhône puissent y circuler. C'est là une juste réclamation.

Le canal des Etangs, qui va de Cette à Beaucaire, n'a pas jusqu'ici joué le rôle qui lui avait été dévolu. Créé pour relier Cette au Rhône, il remplissait très mal cette fonction. Les chargements les plus forts qui

peuvent y passer sont de 220 tonnes. Or, les bateaux des Compagnies de navigation du Rhône, qui ont de 55 à 80 mètres de long, 7 à 8 mètres de large, et qui portent environ 450 tonnes, ne peuvent atteindre Cette par le canal des Etangs. Ils sont obligés d'être remorqués par mer, de Saint-Louis à Cette ou à Marseille.

L'existence de deux batelleries spéciales sur le fleuve et sur les canaux est un inconvénient. Elle nécessite un transbordement à Beaucaire. Aussi, la voie d'eau est-elle délaissée pour la voie de fer qui impose moins de délais et donne plus de sécurité.

Depuis de nombreuses années, on s'apercevait des défauts de la liaison de Cette au Rhône. Des projets d'amélioration furent étudiés en 1895. Après huit ans de démarches, une loi du 23 décembre 1903 en autorisa l'exécution. Les travaux ne commencèrent qu'en 1905. Ils furent menés avec une lenteur critiquable. Ne sont-ce pas ces procédés administratifs qui expliquent notre stagnation économique ?

En 1914, les travaux étaient à peine commencés. En avril de la même année, un arrêté du préfet du Gard annonçait à la batellerie un chômage à partir du 15 juin, pour une durée de trois mois, motivé par la démolition et la réfection d'écluses. Lors de la mobilisation, l'impossibilité de continuer les travaux commandait à l'Administration des Ponts et Chaussées de remettre les choses en état, il suffisait d'enlever un batardeau sur un point du parcours. Malgré des réclamations sans nombre de la part des usagers, l'Administration ne fit rien. Pendant deux ans, au moment où on souffrait de la crise des transports, où Cette était encombré, la batellerie ne put utiliser le



canal. Un usager avait, à lui seul, 26 bateaux immobilisés, dont 16 coulèrent ou pourrissent.

Après l'armistice, l'Administration des Ponts et Chaussées reprit les travaux. Des millions furent dépensés. En 1921, rien n'est fini. La lenteur d'exécution, l'insuffisance des études ont empiré l'état du canal. Aujourd'hui, soit à cause des envasements produits par les fréquents débordements des rivières du Lez et du Vidourle ; soit à cause du manque d'eau, à certains endroits ; les bateaux de 220 tonnes et de 1 m. 60 de tirant d'eau qui, avant le 15 juin 1914, circulaient avec aisance, ne peuvent plus passer. La battellerie utilisée n'a plus maintenant qu'une calaison de 1 m. 20 à 1 m. 30.

Sans cesse, on voit des bateaux arrêtés par un envasement, qui allègent et rechargent, l'envasement franchi. A Beaucaire, par exemple, le manque d'eau est tel que les bateaux, pour ne pas chavirer, sont obligés de se placer au milieu du canal ou de décharger.

La Chambre de Commerce de Cette, constatant l'inutilité et les malfaçons des travaux, a cessé de continuer sa participation financière à cette entreprise qui a englouti des millions en pure perte, et où, dans peu d'années, le travail sera à refaire dans son ensemble.

Le projet de 1903, non encore réalisé, et dont il serait imprudent de prévoir l'achèvement avant 1925, était, lors de son adoption, acceptable. Mais quand le projet d'aménagement du Rhône, voté par les Chambres, en octobre 1919, sera réalisé, le Rhône aura des navires de 1.200 tonnes qui ne pourront pas aller à Cette par le canal.

### Aménagement du Rhône (1)

Toutes les études publiées sur les ports méditerranéens concluent que l'avenir de Cette, comme celui de Saint-Louis-du-Rhône et de Marseille, est lié en partie à l'aménagement du Rhône. En utilisant le fleuve, ces ports sont reliés, par voie d'eau, à des régions actives et riches.

La nature les destine donc à centraliser les échanges entre la Méditerranée d'une part, la France et une partie de l'Europe Centrale de l'autre ; comme elle destine Gênes, Venise, Trieste, Fiume, à remplir les mêmes fonctions pour les régions européennes les avoisinant.

Or, il était loin d'en être ainsi, avant la guerre. Il y a sept à huit ans, la Société de l'Horme et de la Buire devant envoyer des wagons de tramways de ses ateliers de Lyon en Tunisie, eut un avantage pécuniaire à les expédier par fer de Lyon à Dunkerque et, de là, par mer en Tunisie. De même, la maison Allioth, de Bâle, ayant à envoyer du matériel électrique de Bâle à Barcelone, a pu le faire parvenir par fer jusqu'à Anvers et, de là, par mer, à Barcelone, avec 50 % d'économie par rapport aux prix des trains utilisant les chemins de fer français et espagnols, ou aux prix des transports utilisant les chemins de fer français, le Rhône et les ports du Midi.

Nous n'avons pas su améliorer l'œuvre de Col-

(1) Nous nous sommes inspirés des travaux très complets de M. Alexandre Conche, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et notamment de son étude du trafic à envisager sur le Haut-Rhône, s'il est rendu navigable entre Lyon et Genève.

bert. De plus, le Rhône non aménagé n'a pu être une grande voie de communication.

En 1900, la Compagnie Freycinet voulut faire des transports de la Corse au delà de Lyon. La Compagnie H. P. L. M., dont les chalands circulent sur le fleuve, ne voulut pas s'engager par contrat à assurer ces transports en moins de 90 jours. Le projet fut donc ajourné. Et cependant, dans un rapport de 1901, l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Guérard prévoyait que la voie navigable de Lyon à Marseille pourrait prendre 38 % du tonnage total, transitant entre les deux villes, si elle offrait les mêmes facilités de navigation que la voie d'eau Paris-Nancy. Or, elle n'assure que 5 % du trafic total de la vallée : 300.000 tonnes sur 6 millions. On ne doit pas oublier que le fleuve non aménagé n'est une bonne voie d'eau que sur la carte.

Dans la réalité, c'est un fleuve d'une navigation difficile, en raison de sa pente, de sa vitesse, de l'étroitesse du chenal, de la raideur des tournants, du manque de visibilité des écueils, des crues et des basses eaux, des brouillards. Il ne dessert qu'un petit nombre de points de rives. Il est actuellement mal outillé : peu de ports. Celui de Lyon est très restreint, sans surface de stockage et d'entrepôts, sans raccordements ferrés. Le Rhône actuel n'est pas navigable jusqu'en Suisse.

Il ne porte qu'un matériel spécial, très coûteux, qui ne va pas en amont de Lyon. Il exige un personnel spécialisé en raison de la difficulté de navigation. Pour tous ces motifs techniques, le fleuve reste le fief de deux compagnies puissantes qui l'utilisent : l'H. P. L. M. (Havre, Paris, Lyon, Marseille) et la

Compagnie Lyonnaise de navigation et de remorquage. Elles ne concurrencent que faiblement le chemin de fer, et ne se concurrencent pas entre elles.

Les prix effectifs des transports par eau sont en général élevés, les majorations ont été simultanées sur le Rhône et sur les voies ferrées ; les prix par voie d'eau ne sont inférieurs à ceux du chemin de fer que d'un pourcentage, variable selon les marchandises, et sans lequel le Rhône ne prendrait rien à la voie ferrée. Le Rhône est inaccessible aux péniches et aux chalands particuliers, qui, s'ils avaient pu accéder par voie navigable à Marseille, auraient donné dans cette zone, par une large concurrence, le bas prix et l'abondance du trafic, comme cela arrive sur la Seine.

La Saône est une bonne voie navigable, mais aboutit, en fait, à Lyon, à un cul-de-sac. Aussi, si elle dessert Lyon, par contre, elle est presque dépourvue du trafic des ports du Midi.

Actuellement, le Rhône ne constitue pas une voie de transports à grand débit et à bon marché. Les prix élevés des transports sur les voies ferrées et navigables qui desservent les ports du Midi, nuisent à la vallée du Rhône, dans sa concurrence avec la vallée du Rhin. Et cependant, le Rhône pourrait être une voie d'accès en Suisse. La vallée est productrice de marchandises destinées à l'exportation. De plus, les prix élevés des transports sont fâcheux pour les ports du Sud-Est, dans les échanges de certains produits, entre les pays d'Outre-mer et le Centre, le Nord et l'Est de la France.

A la suite d'enquêtes sérieuses, le Gouvernement a fait voter par les Chambres, en octobre 1919, un pro-

jet d'aménagement du Rhône, de la frontière Suisse à la mer, au triple point de vue de la navigation, de la force motrice et de l'irrigation.

Le fleuve sera accessible aux chalands de 1.200 tonnes et constituera, sans concurrence possible, la voie la plus directe et la plus économique vers l'Ouest, l'Alsace et l'Europe Centrale. Aussi Marseille, Cette, Saint-Etienne, Grenoble, cherchent à s'assurer leur liaison au Rhône. Lyon projette un canal de ceinture pour ses industries, la création de nouveaux ports, l'extension et l'amélioration de ceux qui existent déjà. Avignon, Givors, Mâcon, Chalon-sur-Saône, Genève veulent faire des ports industriels. Par le Rhône, la Suisse échappera à l'emprise économique de l'Allemagne et le fleuve sera ainsi le débouché d'un hinterland étendu.

Au nord de Lyon, les voies navigables se présentent en éventails. Dans deux directions, les voies navigables ont peu de transit : le canal du Centre, qui vit des pays qu'il traverse ; le canal de Bourgogne, escalier dont les écluses doublent le temps de trajet. Deux autres directions, au contraire, sont d'excellentes voies de transit et concurrencent facilement le chemin de fer : le canal de la Marne au Rhin, par la Haute-Saône, et le canal de l'Est. Il faut y ajouter le canal du Rhône qui doit être rendu navigable.

On se rend compte de l'importance du Rhône ainsi aménagé.

Jusqu'ici, le transit était très faible entre la Méditerranée, le Midi et les au-delà de Lyon. Lyon se trouvait un point de transbordement obligatoire entre la navigation du fleuve et le reste du réseau navigable. Avec le développement du port de Lyon, le Rhône,

devenu, par les améliorations projetées, accessible à tous les usagers des voies navigables, le transit augmentera. A Lyon viendront péniches, chalands particuliers qui étaient souvent retenus jusqu'ici par la crainte de ne pas y trouver du fret de retour.

Ainsi, les voies navigables, faible complément jusqu'ici des ports du Sud-Est, contribueraient désormais à leur prospérité et leur attireraient le trafic méditerranéen et surtout le trafic de l'Afrique du Nord qui, actuellement, se fait souvent par les ports de la Manche et du Nord.

Le projet du Rhône navigable, en liaison avec les canaux, n'est point encore réalisé, que d'audacieux entrepreneurs ont de plus larges conceptions. Les cercles maritimes d'Anvers voudraient relier, par un canal, Anvers à Marseille. Sur cette voie, circuleraient les navires d'une jauge de 10.000 tonnes et d'une profondeur de 4 m. 50. Il faudrait, pour cela, construire un canal ayant une profondeur de 5 mètres. La route à suivre est déjà en partie ouverte à la navigation. Elle emprunterait le Rhin de Cologne à Strasbourg. Les travaux à effectuer comportent l'élargissement, l'approfondissement et le prolongement jusqu'au Rhin, du canal de la Campine, et la liaison de Strasbourg au Doubs et à la Saône. Les frais seraient naturellement très élevés. Pourraient-ils être facilement récupérés soit par l'irrigation, soit par la force hydraulique ? Aux techniciens de répondre.

En attendant qu'un avenir plus ou moins lointain voit réaliser ce magnifique projet, l'aménagement du Rhône, prévu en 1919, suffira à assurer du trafic à nos ports du Sud-Est.

Si on améliore les canaux du Languedoc, Cette com-

muniquera directement par voie d'eau avec Lyon. Nul doute que son trafic n'en retire un profit. Ainsi, que l'on étudie les transports par route, par fer ou par eau, il apparaît bien que Cette est relié par des voies de communication nombreuses et faciles à un grand hinterland. Mais, ici, l'homme doit aider le ciel, c'est-à-dire la nature, et, alors, le ciel l'aidera.

---

## CHAPITRE V

---

### L'AVENIR DE CETTE

---

Les ports modernes n'ont plus, comme les anciens ports, une vie et une organisation simples. La coexistence de plusieurs fonctions différentes et les nécessités économiques modernes en font des établissements à la fois industriels et commerciaux, construits, exploités et administrés en vue de recevoir rapidement les navires de mer, de les décharger dans le moindre délai, d'assurer la conservation des marchandises, d'en permettre l'évacuation vers l'intérieur du pays, avec une vitesse au moins égale à celle des réceptions par mer.

La lenteur de ces opérations peut entraver le développement du port, car elle entraîne une perte de temps et d'argent. Dans le prix de l'objet arrivé à destination, s'est incorporé le prix du transport qui peut être fortement majoré du fait de l'encombrement du port, de l'insuffisance de son aménagement et de ses voies de communication.

En étudiant les conditions physiques de Cette, nous avons pu voir que si les accès n'en étaient pas par-

faits, ils étaient assez faciles pour ne présenter aucun obstacle sérieux. Nous avons appris que la profondeur était suffisante pour les navires qui constituent sa clientèle ; elle le sera encore longtemps, car les cargos construits actuellement n'ont pas plus de 5 à 7 mètres de tirant d'eau. Dans une trentaine d'années, ces chiffres seront-ils dépassés ? D'ici là, Cette sera certainement outillé pour recevoir les très grands cargos, car des projets sont déjà élaborés pour creuser le port entier à 8 mètres et un bassin à 10 mètres.

La liaison de Cette avec son arrière-pays n'est pas actuellement en rapport avec ces possibilités, cependant, dans très peu de temps, elle sera en mesure de suffire très convenablement aux besoins du port, même dans l'hypothèse d'un accroissement de trafic.

Pour l'avenir, les facultés d'extension de Cette dépendent des terrains libres, de l'outillage et de l'aménagement du port.

### **Cette et l'étang de Thau.**

*La question des Terrains.* — Le premier obstacle au développement d'un port, le plus sérieux, car l'effort humain ne peut pas toujours le surmonter, c'est l'insuffisance des bassins, des quais, des terres-pleins, des entrepôts, et l'impossibilité de les accroître, s'il n'existe pas de terrains disponibles.

Ce facteur est plus important encore depuis la liaison de la vie des ports avec l'industrie. Les fabricants sont incités à s'installer dans les ports où débarquent les matières premières, et d'où l'on exporte les produits, par l'économie de temps et d'argent que la suppression de transports par terre permet de

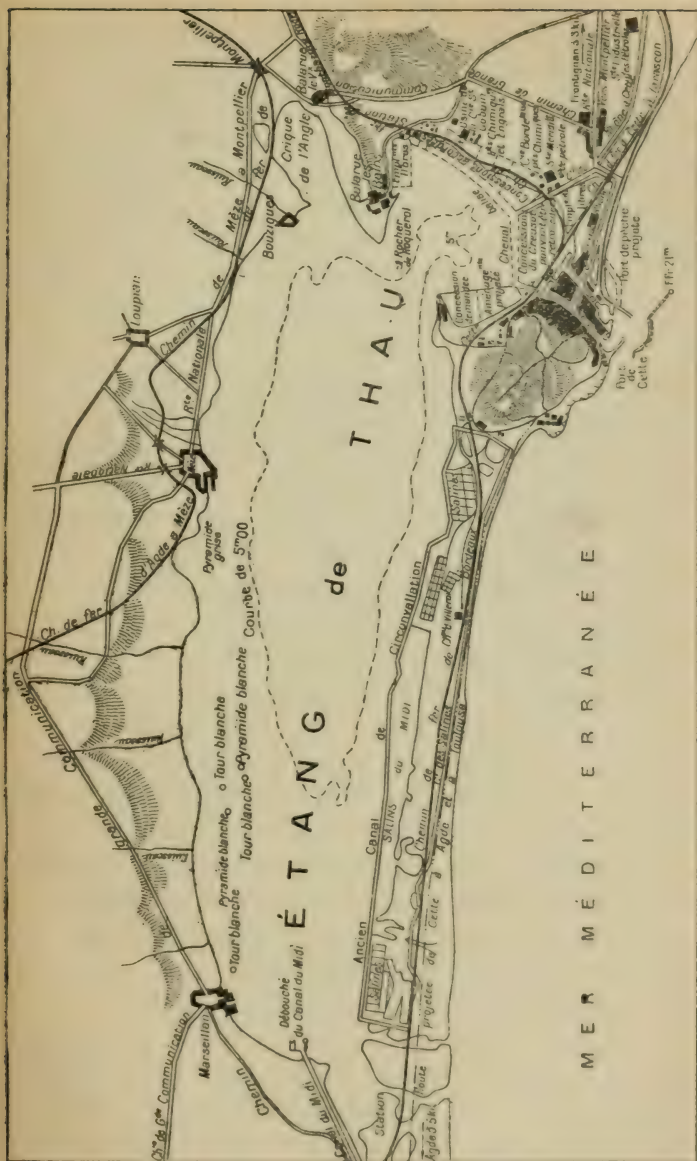


Fig. 7. — Plan de l'étang de Thau et des installations industrielles.

réaliser. Mais ce résultat n'est que médiocrement atteint, si, en raison de l'insuffisance des dimensions des quais et des terrains qui bordent les bassins, les industriels ne peuvent trouver que loin des lieux de débarquement les concessions où ils s'établissent. Un camionnage de plus en plus coûteux est alors inévitable.

Presque tous les ports connaissent cet obstacle ; certains, comme Gênes, ont de la peine à le surmonter.

Les ports en rivière : Londres, Hambourg, Rotterdam, Rouen, Bordeaux, Nantes, aménagent les rives des cours d'eau qui deviennent des avenues industrielles. Les ports de mer sont au contraire gênés, surtout les ports naturels généralement situés sur des côtes rocheuses.

Marseille a résolu le problème par les travaux d'aménagement de l'étang de Berre qui lui offre des possibilités indéfinies d'extension.

Cette pourra résoudre la question, grâce à sa situation sur l'étang de Thau. Qu'est l'étang de Thau ?

L'étang de Thau, cette mer intérieure, d'une superficie de plusieurs milliers d'hectares, pour la plus grande partie sur fond rocheux, peut constituer un magnifique arrière-port. Dans l'état actuel, la plus grande partie de l'étang a 5 mètres de profondeur ; de plus, il est susceptible d'approfondissements. Il a été très anciennement fréquenté et à ce titre il intéresse la préhistoire et l'archéologie.

En même temps que centre de pêche, il a toujours été le siège d'un commerce actif, auquel participaient les agglomérations qui le bordent : Mèze, Marseillan, Balaruc, Bouzigues.

L'activité maritime en atteignit jadis de 300.000 à 400.000 tonnes.

Une utilisation correspondant aux besoins modernes ne peut se faire cependant sans travaux. L'action prolongée des vents du Nord tend à abaisser le niveau de l'étang, parce qu'elle maintient la mer à un niveau très bas sur les côtes et qu'elle coïncide avec des temps secs. L'action des vents du large tend au contraire à le remplir, parce qu'elle élève le niveau de la mer et qu'elle amène des pluies. Ces vents y soufflent avec violence, formant des lames très courtes d'environ 1 m. 50 de creux qui fatiguent beaucoup les bateaux et causent même des sinistres. De plus, les fonds, sur les bords de l'étang, diminuent par suite des apports des ruisseaux qui s'y déversent, en particulier dans la crique de l'angle.

La partie orientale de l'étang de Thau, qu'on appelle le « petit étang » est bordé d'emplacements disposés pour la construction d'appontements, de quais, de bassins, d'installations diverses et d'établissements industriels.

La voie ferrée la longe presque au ras de l'eau, les canaux y débouchent de l'est à l'ouest. La Société méridionale de Raffinerie de pétrole, les Compagnies de Saint-Gobain et Bordelaise de produits chimiques occupent déjà une partie de ses rives. Elles ont obtenu des concessions pour s'agrandir. Pendant la guerre, une société de construction de matériel ferroviaire et naval, les Chantiers Généraux, s'y est installée.

Aussi, a-t-on repris le projet, depuis longtemps à l'étude, d'aménager l'étang, de l'ouvrir à la navigation de haute mer. On réalise ainsi la pensée des fon-

dateurs de Cette qui voyaient dans le bassin oriental, formant un tout indépendant du grand étang avec ses 500 hectares d'eau à une profondeur moyenne de 4 mètres, le véritable port cherché sur les côtes languedociennes.

La vie du port évolua contre les vœux de ses fondateurs. Riquet avait conçu et exécuté le canal reliant l'étang à la mer. Il avait pour cela approfondi le grau qui faisait communiquer l'étang à la Méditerranée, à l'est du Saint-Clair. Vauban avait arrêté la direction définitive du môle Saint-Louis, destiné à protéger l'entrée du grau, à servir d'abri aux navires et d'avant-port au bassin oriental.

Les successeurs de Vauban ne poursuivirent pas l'aménagement de l'étang et ce fut le môle qui devint le centre du port. Les installations d'entreprises industrielles, en particulier celle de la firme Schneider en 1900, appelèrent l'attention sur l'étang.

Une loi du 23 décembre 1903 déclara d'utilité publique les travaux nécessaires pour en permettre l'accès aux navires de mer. L'abandon des projets de la firme Schneider, le refus des usines riveraines de participer aux dépenses d'installations firent naturellement ajourner l'exécution des projets. Ce fut regrettable ; car, si l'étang avait été aménagé au début de la guerre, Cette aurait accru ses chances de devenir port suisse.

D'ailleurs, l'encombrement du port, dès 1915, remit à nouveau la question au premier plan des préoccupations de la Chambre de Commerce.

Le décret du 2 mai 1916 vint compléter la loi de 1903, en déclarant d'utilité publique le creusement d'un chenal, destiné à conduire, par un fond de

7 m. 50, les navires de mer aux concessions des usines qui bordent l'étang. Les dépenses prévues seront de 3.240.000 francs pour le creusement du chenal maritime.

On y travaille actuellement et les différentes entreprises, qui ont intérêt à ce travail, participent financièrement à l'exécution ; aussi seront-elles rapidement terminées.

La Chambre de Commerce avait dressé un programme d'aménagement consistant en bassins, terre-pleins avec hangars et voies ferrées à établir sur la rive Est de l'étang, entre les pointes de Barrou et de Balaruc. Elle voulait au moins 900 mètres de quais accessibles à des navires de tirant d'eau de 7 mètres.

L'inspecteur général des Ponts et Chaussées avait conclu dans le sens désiré par la Chambre de Commerce qui concentrait toute son activité sur ces travaux, et en faisait passer l'exécution avant tous autres.

Ils auraient pu être terminés d'ici trois ou quatre ans au maximum. Malheureusement, le Conseil supérieur des Travaux publics a repoussé ce projet adopté par la Chambre de Commerce et le Conseil d'études. Le Ministre, par décision du 6 août 1920, a décidé de faire passer le creusement du bassin en mer, à l'est de la jetée de Frontignan, avant l'aménagement de l'étang. Ce bassin aura une profondeur de 10 mètres. Le programme adopté comprend en outre le pavage des quais encore macadamisés, l'acquisition d'un matériel de dragage, une cale de radoub de 140 mètres, pouvant être agrandie à 200 mètres (nous en verrons plus loin l'importance).

Ce nouveau bassin sera muni de voies ferrées raccordées aux gares.

Evidemment, la réalisation de ce projet sera excellente, mais la décision du Conseil supérieur des Travaux publics écartant l'exécution immédiate du projet le plus modeste et, partant, le plus facilement réalisable, n'aura pas les résultats favorables qu'on en attend. Le bassin en mer sera plus coûteux et plus long à livrer que ne l'aurait été le creusement du bassin dans l'étang.

Quoi qu'il en soit de l'un ou l'autre projet, dans un avenir prochain, Cette ne craindra plus les dangers d'encombrement et, surtout, les entreprises ne manqueront pas de suivre l'exemple des Chantiers Maritimes, alors qu'un chenal les reliera à la mer.

En somme, l'étang de Thau est pour Cette ce qu'est l'étang de Berre pour Marseille : une possibilité permanente d'extension.

### Question de l'outillage.

Une usine ne comprend pas seulement les bâtiments qui abritent les machines, de même les bassins, les quais, les terres-pleins ne suffisent pas à constituer le port moderne.

Aujourd'hui, gagner du temps c'est diminuer les frais de stationnement, de déchargement et d'entrepôts. Aussi, les armateurs recherchent-ils le port qui dispose de moyens mécaniques de déchargement et dont les quais munis de voies ferrées permettent une rapide évacuation.

C'est parce que Marseille ne déchargeait que mille tonnes de blé par jour au lieu de 3.000, que les ports de la Manche et du Nord le concurrençaient, même pour le trafic du blé de Russie. La question de l'état

de l'outillage n'a-t-elle pas détourné de Cette les importations suisses.

Actuellement et après les progrès réalisés pendant la guerre, l'outillage de Cette pour la manutention des marchandises comprend : une grue fixe à bras de 18 tonnes appartenant à la Chambre de Commerce. Sept grues fixes à bras, dont une de 10 tonnes, deux de 5 tonnes, quatre de 3 tonnes, appartiennent à la Compagnie du Midi ; deux grues mobiles de 1.500 kilogrammes actionnées électriquement, utilisées par la Compagnie du P.-L.-M. Deux grues à bras mobiles, de 1.500 à 2.500 kilogrammes de puissance, appartenant à la Compagnie de navigation fluviale H. P. L. M. ; quatre grues flottantes à vapeur de 1.500 kilogrammes, exploitées par la Chambre de Commerce ; trois grues sur rails, installées pendant la guerre pour le transit des charbons qui, arrivant par voies ferrées, étaient embarqués à destination de l'Italie. Par suite de l'étroitesse des quais, les grues sur rails sont peu pratiques, aussi la Chambre de Commerce se préoccupe-t-elle de n'acheter des grues que sur pontons.

On peut décharger en un jour 600 tonnes de charbon, 300 tonnes de bois.

Cette est bien outillé comme port pétrolier ; quatre jours suffisent pour faire passer 7.000 tonnes de pétrole du navire dans les réservoirs de terre. Il n'y a que six ou sept ports français qui puissent obtenir ces résultats.

Le commerce de vins ayant, plus ou moins, mais toujours constitué l'élément essentiel du trafic cettois, les entrepôts sont assez bien disposés pour recevoir cette marchandise. Mais comme les vins n'exigent

pas d'outillage spécial, on a négligé de faire des installations nécessaires aux réceptions d'autres produits et en particulier à celle des céréales. Il faut d'ailleurs ajouter à l'excuse de Cette, que, avant la guerre, Marseille était le seul port outillé pour le commerce des grains.

Depuis 1914, Rouen, Cherbourg, Saint-Nazaire, Nantes, La Palice ont été munis d'appareils propres à la manutention rapide des céréales et de marchandises analogues.

Malheureusement, le perfectionnement de l'outillage fut ralenti à Cette par l'inertie de certains usagers et par l'hostilité de la main-d'œuvre. Un seul fait est typique : les quatre grues flottantes achetées en 1909, sont restées inutilisées jusqu'en 1914.

Pendant la guerre, on a travaillé à l'agrandissement du port, à l'élargissement des quais et à leur raccordement aux voies ferrées, on a acheté quelques grues. Le développement du trafic amena une telle progression des ressources de la Chambre de Commerce que les divers travaux et leurs multiples dépenses furent couvertes, sans qu'il fut utile de recourir à l'emprunt.

En avril 1915, lorsque les envoyés du Gouvernement Helvétique et la Mission militaire française s'occupèrent des possibilités du transit des céréales pour la Suisse par Cette, la Chambre de Commerce offrit de prendre à sa charge les installations désirables (élévateurs, ensacheurs, silos, etc.) ; le Gouvernement Helvétique, ne croyant pas à une longue durée de la guerre, refusa.

Aussi les déchargements sont-ils toujours lents. Il n'y a que quatre quais qui soient desservis par voies

ferrées, les huit dixièmes ne le sont pas et, dans l'état actuel, ne peuvent l'être.

Si on considère le plan du port (v. p. 65), on comprend aisément que la disposition des canaux et des quais fait obstacle à la liaison par voies ferrées. Seuls les quais, à l'est du canal maritime, peuvent être reliés par voie de fer, les quais de l'Ouest et du Centre sont des îles dont la liaison par fer ne peut être réalisée qu'en surmontant de réelles difficultés.

En somme, la configuration du port explique ses facilités pour le commerce, mais non pour le transit. Afin de pallier ces inconvénients, tous les nouveaux quais, construits d'après les projets sur l'aménagement de l'étang ou le creusement du nouveau bassin en mer, seront pourvus de voies ferrées.

Les marchandises, presque toujours déchargées à la main, à cause de l'insuffisance des engins de manutention mécanique, subissent deux ou trois manipulations avant d'être expédiées à l'intérieur. Il n'y a pas de silos pour les céréales ; les docks sont inexistantes, les magasins rares et, sauf pour les vins peu pratiques. On manque de terrains pour manutentionner et déposer les marchandises lourdes et encombrantes, comme les charbons, les bauxites, les pyrites, les minerais divers. Les tonneaux de vin sont alignés sur les quais étroits, sans profondeur et parfois mal gardés, mal éclairés. Mais, désormais, cet état de choses va être amélioré et les quais seront constamment éclairés.

Enfin, Cette n'a de chantier de réparations que pour les petites embarcations. Il faut qu'on puisse y réparer les cargos ; une cale de radoub est nécessaire. Les cargos endommagés sont obligés d'aller à Mar-

seille et c'est là une raison de frets plus élevés à Cette qu'à Marseille.

La surface d'eau dont dispose le port de Cette et le développement considérable de ses quais lui permettent de recevoir et de placer un grand nombre de navires ; nous avons vu, dans le chapitre premier, qu'au point de vue du nombre de postes d'accostage, Cette ne le cède qu'à peu de ports français.

Mais les terrains pour manutentionner et déposer les marchandises sont loin de présenter une étendue proportionnée au nombre des navires qui peuvent se trouver en chargement ou en déchargement. C'est là le défaut capital du port actuel de Cette, la cause majeure de ses encombrements, la raison pour laquelle il n'a pu rester port de transit. Ces inconvénients avaient attiré l'attention des Services administratifs depuis un siècle et celle de la Chambre de Commerce depuis sa fondation.

Rien d'efficace n'a été fait jusqu'à présent, les solutions pratiques proposées n'ont pu être réalisées, non par la faute des Cettois, mais par celle des administrations et par le mauvais vouloir de la Compagnie du Midi.

En effet, les seuls terrains sur lesquels on pouvait procéder à des expropriations peu coûteuses, établir des terre-pleins, sont les abords immédiats de la gare P.-L.-M. et les terrains de Cayenne qui relèvent du Ministère de la Marine.

Les abords disponibles de la gare P.-L.-M. sont éloignés des quais, les terres dites de Cayenne n'y accèdent que par un petit côté, tandis que les terrains disponibles de la Compagnie du Midi sont merveilleusement situés. Mais, pour leur transforma-

tion, leur échange ou leur achat, on se heurte à l'inertie de la Compagnie du Midi. L'envasement de son bassin, non entretenu, offre un témoignage visuel et permanent du peu de souci qu'elle a des intérêts du port.

Là encore, l'aménagement de l'étang ou le creusement du bassin en mer apporteront une solution désirable. Et la valeur de Cette impose aux pouvoirs publics une entente féconde en résultats.

Les projets de la Chambre de Commerce mettront bientôt partiellement fin à la plupart des défectuosités d'outillage et l'opinion lui demande d'être agissante, en s'inspirant uniquement des intérêts régionaux du port.

Bientôt, en effet, Cette aura sa cale de radoub, des docks, magasins et entrepôts, où les marchandises pourront être placées en toute sécurité ; des moyens d'éclairage pour travailler la nuit ; des quais larges, avec des voies ferrées. Les événements de ces dernières années ont prouvé à tous que si Cette veut rester un grand port moyen et devenir un port de transit, il faut lui donner un outillage digne de son excellente situation géographique.

### Les Cettois.

Possibilités de richesses n'entraînent pas forcément existence de la richesse. L'histoire du port de Cette en est une preuve. Un développement plus considérable eût été possible. Pourquoi ne fut-il pas ?

D'abord, l'administration a assumé de lourdes responsabilités. Elles n'ont guère été signalées au public et certains publicistes régionaux préfèrent — (ce

qui est plus simple) — incriminer les Cettois. Ceux-ci ne s'accusent-ils pas les uns les autres ?

Dans ce Languedoc méditerranéen, dont l'unité géographique est si apparente, dont les aspects physiques et humains sont les mêmes partout, il n'y a pas de réseau fluvial qui ait concentré vers un point, heureusement situé, toutes les forces régionales. Le Languedoc méditerranéen ne se réalise pas, en effet, dans une ville maîtresse, mais il offre une suite de petits bassins fluviaux, indépendants, dont la structure est identique. Ils se succèdent, unifiés chacun par une capitale d'importance moyenne, que 30 à 50 kilomètres seulement séparent de la capitale prochaine. Sur cette zone de passage, des influences diverses s'exercent différemment dans les villes, suivant qu'elles sont au Nord-Est, à l'Ouest ou au Sud ; influence toulousaine, expirant à Béziers, toute pénétrée de mœurs catalanes ; influence provençale qui se dessine à Montpellier et domine à Nîmes

Comme dans la Grèce antique, l'absence de conscience régionale favorise l'éclosion d'un municipalisme qui pourrait être un élément de force, si l'amour du prochain était au fond de la nature humaine.

Malheureusement, en Languedoc comme ailleurs, sévit l'esprit particulariste.

Les Cettois ont-ils d'ailleurs une responsabilité dans le déclin de leur port ? On le dit en Languedoc et en Provence surtout. Est-ce vrai ?

Les Cettois (lous Cettoris) sont des méditerranéens. Au centre du Bas-Languedoc, les influences catalanes, aquitaines, provençales se heurtent déjà, très affaiblies. Mais la situation isolée de Cette lui vaut de garder, à l'état d'une plus grande pureté, les qua-

lités de race méditerranéennes et, naturellement, les défauts de ces qualités. Aussi bien, les Languedociens qui ont même caractère sont-ils mal venus à critiquer celui de leurs compatriotes.

La race est saine et vigoureuse, sa réputation sportive est bien établie, le corps souple et la démarche alerte.

Le Cettois, quelle que soit son origine sociale, est intelligent, d'un esprit curieux et éveillé, d'une sensibilité vive capable d'enthousiasmes désintéressés, de réaction rapide, d'improvisations brillantes. Les défauts de ces qualités sont tout naturellement : un individualisme absolu, une répugnance à l'effort collectif et organisé, car il suppose un penchant à suivre l'impulsion des autorités, des hiérarchies, des disciplines ; le goût du développement de la personnalité et la crainte de l'affirmation de celle de son voisin, traits que nous avons relevés d'une ville à l'autre, dominant les relations entre concitoyens. A Cette, on préfère l'homme bon garçon, ami d'un doux repos, à l'individu actif, entreprenant et lutteur qui devient fatalement un conducteur d'hommes, un producteur de richesses, bénéficiaire des biens de la fortune.

La vie est gaie sous le chaud soleil, au milieu d'hommes souriants et affables, si on sait flatter leurs penchants. L'effort pour utiliser la nature au mieux des besoins de l'homme est, sur ces bords lumineux de la Méditerranée, moins grand et moins nécessaire que dans le pays du Nord. Il n'en est pas moins productif, lorsqu'il se développe, que dans d'autres ports.

Le docker de Cette connaît son métier. Il est peu de travailleurs qui puissent rivaliser de rapidité et

d'adresse avec lui : sa facile adaptation à des outillages nouveaux surprit les marins américains, en 1916.

Il ne faut donc pas s'étonner de trouver une main-d'œuvre intelligente, capable de coups de colliers, à condition qu'ils soient intermittents. Le chômage doit succéder à la peine. Le Cettois recherche un travail intensif, réglé à forfait, qui dure deux à trois jours et exige un effort considérable, mais qui assure une rémunération élevée, et auquel succède un repos prolongé, de quelques jours. Alors, les groupes animés se passionnent sur les questions politiques, en déambulant à travers le marché et les grandes avenues.

L'épargne n'est pas plus une qualité des Cettois que des méditerranéens. Les hauts salaires sont vite gaspillés. Aux dépenses somptuaires des périodes de prospérité, succèdent les fréquentations de monts de piété dans les temps de marasme.

La solidarité ouvrière existe, mais elle se manifeste surtout dans les grèves, dont le moins qu'on puisse dire c'est qu'elles furent trop fréquentes et funestes aux intérêts du port, avant et pendant la guerre. Ce fut un des griefs des Suisses contre le port, et, dans la région du Languedoc, on n'attribue pas à d'autres causes le marasme de Cette. Explication par trop simpliste ; des grèves, il y en a partout et elles ont de justes causes : si elles éclatent dans des circonstances favorables au relèvement de salaires, elles peuvent même avoir des résultats heureux pour les travailleurs et la collectivité.

A-t-on le droit de reprocher aux dockers cettois la méconnaissance de l'intérêt du port et de la soli-

darité dans la profession ? N'y a-t-il qu'à Cette qu'il en aille ainsi ? Puis sont-ce bien les ouvriers seuls qui ont le monopole de ces défauts ? Est-ce seulement parmi eux que l'on constate la solidarité des lèvres et non du cœur ? Ceux qui leur fournissent le travail ne sont-ils pas les premiers à donner des exemples fâcheux ? Il y a presque deux siècles, l'intendant Ballainvillers constatait que c'était la division et les jalousies des négociants qui empêchaient la création d'un armement cettois.

Les défauts, reprochés souvent sur un ton acrimonieux aux Cettois, pourraient l'être également aux races méditerranéennes et même aux Français dans leur ensemble. Si nous les avons énumérés, c'est qu'il convenait de leur donner de justes proportions, en montrant leur généralité même.

En définitive, et quoi qu'on en dise, si Cette est mal relié par canaux et par fer aux gares de l'intérieur, si le port n'a pas assez de voies ferrées, de terrains et d'entrepôts, ce ne sont pas les Cettois qui en sont la cause. La Chambre de Commerce n'a pas attendu les articles et les conseils des publicistes pour agir ; elle a vu depuis longtemps ce qu'il fallait faire. Elle l'a dit à qui de droit. Si les réalisations n'ont pas été accomplies, la responsabilité en retombe tout entière sur nos institutions qui confient la décision et l'action à des fonctionnaires irresponsables et désintéressés, et laissent seulement un pouvoir platonique de conseil ou de contrôle, mais effectif de charges financières, à ceux qui créent la richesse.

La nouvelle organisation des ports, véritable caricature d'autonomie, ne changera que bien peu de choses à tout ceci.

L'essor de Cette ne peut être réalisé que dans une vie régionale intense. Or, celle-ci n'est point encore possible. Elle se heurte à trop d'obstacles, à trop de survivances d'un passé de centralisation et de contrôle anémiant.

### Conclusion.

Créé par l'ordre du plus illustre de nos rois, et par les soins du plus grand des administrateurs français, pour servir de débouché au Languedoc et de refuge sur une côte inhospitalière, Cette a rempli une fonction de port régional, dans son passé tourmenté.

De laborieux efforts en ont fait un port parfaitement utilisable par la navigation ; une disposition heureuse du relief a permis d'établir facilement des voies de communication variées vers les différents centres économiques de l'arrière-pays.

Pendant deux siècles, l'exportation des vins du Languedoc et l'importation de ce qui était nécessaire à cette province, a permis à Cette d'arriver à une population de 40.000 habitants, de se classer huitième des ports français, avec un trafic annuel gravitant autour de 900.000 tonnes, tantôt supérieur, tantôt inférieur à ce chiffre jusqu'à concurrence de 300.000 tonnes.

Depuis la crise phylloxérique l'exportation des vins est remplacée par une importation de vins étrangers dont l'irrégularité est génératrice de marasmes périodiques, à l'occasion desquels surgit un conflit entre Cette et la région. Les vins importés ne forment plus que le cinquième de son trafic qui, pour tout le reste de ses importations, dépend d'industries

et de commerces dont nous avons montré le caractère régional : vins de liqueur et d'imitation, bois et tonnellerie, soufres, phosphates et engrais chimiques, pétrole et charbon, primeurs et céréales.

Ses relations fréquentes avec les divers pays méditerranéens : Espagne, Algérie, Italie lui permettent de transiter pour la Suisse de 80 à 150.000 tonnes, surtout de vins et de primeurs. Port des commerces et des industries vinicoles et languedociennes, centre de pêcheries actives, tel est le caractère complexe du port, nettement fixé depuis 1908.

Cet organisme est-il digne de retenir l'attention des pouvoirs publics ?

Les dépenses inconsidérées faites dans 70 ports ont été une erreur, et la France aurait de grands avantages à posséder trois ou quatre grands ports, parfaitement outillés. Mais il ne s'ensuit pas qu'on doive négliger, de parti pris, les ports régionaux, les ports moyens.

La guerre a mis en évidence l'utilité qu'il y a, pour une nation, en cas de blocus ou d'importations intensives, à ne pas se contenter d'un nombre trop restreint de ports. Les services rendus à la Défense Nationale par les ports moyens ont pleinement justifié leur existence. Dans un rapport sur le régime administratif des ports, M. Chaumet, député, établissait, le 18 février 1910, que dans tous les ports moyens et secondaires, l'augmentation du trafic a parfaitement répondu à toutes les dépenses faites et dans une proportion telle, que ce sont les grands ports qui ont été avantagés au détriment des autres. Et M. Albert Claveille ne conclut-il pas son étude sur « *Nos Ports* », en déclarant : Une politique des ports

français doit être orientée par cette idée que les conditions de notre vie économique régionale exige des ports multiples et non point, comme certains le disent, un ou deux grands ports. »

D'ailleurs, l'Allemagne, par exemple, n'a-t-elle point fait des sacrifices considérables pour les ports de Emden, Kiel, Lubeck, Stettin, Dantzig, Koenisberg, Memel et d'autres encore.

Le port moyen décharge les grands ports et retient, dans une nation, les navires de tonnage moyen. Le déclin de Cette ne servirait point à Marseille, mais enrichirait Gênes.

Si les pouvoirs publics avaient assuré l'exécution des travaux du canal du Rhône à Cette, de l'accès de l'étang de Thau à la mer, le transit suisse serait resté, pour une large part, à Cette. Aujourd'hui, on peut le considérer comme perdu pour la France, aussi bien pour Marseille que pour Cette, au moins jusqu'à ce que le Rhône soit navigable.

Que deviendra Cette dans les années qui vont suivre ? Le port suivra les transformations de l'économie nationale.

L'ambition des Cettois doit être de placer leur port en tête des ports français de second rang. Pour le réaliser, il faut au centre maritime du Languedoc le concours de toutes les forces régionales.

Chambres de Commerce, publicistes, élus doivent faire bloc pour imposer l'exécution des travaux qui donneront à Cette des artères, véhicules d'une constante circulation de richesse.

Si, jusqu'à ce jour, les intérêts du port ont été méconnus et son développement compromis, n'est-ce point parce que, depuis 1892, depuis les tarifs doua-

niers qu'imposa la défense d'une viticulture renaissante, le commerce importateur attaché au libre échange, a été en conflit avec la propriété viticole, protectionniste.

En présence de la crise actuelle, nous croyons que ce conflit ne saurait durer sans nuire au Languedoc méditerranéen.

Le commerce cettois ne saurait oublier que, depuis 1892, les importations de vins ne forment plus que le cinquième du trafic. Par leur irrégularité, elles sont insuffisantes à assurer convenablement la vie du port.

N'est-ce pas surtout par la reprise de son ancien commerce d'exportation que dans un avenir, non immédiat, mais rapproché, Cette sera plus que jamais le centre commercial de la viticulture méridionale ?

Si cette exportation n'est encore qu'une possibilité, les commerçants du port ne sont point responsables de cette situation de fait. Pour pouvoir concurrencer avec succès, sur les marchés étrangers, les différents vins méditerranéens, le commerce recherche la fixité du produit et de son prix de vente, qui permet les accords faciles et stables. Ce n'est évidemment que par des sélections et par des coupages de vins, que l'on peut obtenir ce résultat. Les variations des récoltes méridionales, en qualité et en quantité, rendent obligatoire l'appel aux vins étrangers. Dès lors est posée la question de la zone franche. La viticulture ne saurait en méconnaître l'utilité.

Par elle, elle pourrait écouler sa surproduction, au cas de mévente, et maintenir plus haut les prix sur le marché intérieur, lorsqu'ils ont tendance à s'effondrer.

Jusqu'ici, la Confédération Générale des Vigne-

rons s'est opposée à un établissement dont elle ne voyait point la nécessité. Le marché intérieur suffisait généralement à absorber nos récoltes.

Avec l'extension du vignoble languedocien, les progrès de sa technique, il apparaît que, parfois, le marché français ne pourra pas absorber toute la production viticole nationale. Le problème de l'exportation et de la zone franche doit être posé.

Souhaitons qu'il soit rapidement résolu, dans l'intérêt même de la viticulture méridionale et du commerce cettois, et après une étude du problème par tous les intéressés.

Il ne faudrait pas que l'opposition constante de la C. G. V. permette à Marseille, dont la puissance est capable de contrebalancer les forces viticoles, d'imposer aux pouvoirs publics la création de la zone franche sur les rives de l'étang de Berre.

Jusqu'ici, Cette regardait vers la mer, et la Confédération Générale des Vignerons vers la terre. Que, désormais, dans leur intérêt mutuel, Cette mieux outillé, après avoir aménagé, développé de nouvelles industries, reprenne son ancien caractère de port exportateur et devienne plus que jamais le centre commercial et industriel du vignoble, la capitale économique du Languedoc méditerranéen.

C'est à ce rôle que le convie la nature, c'est à cette fonction que ses créateurs le destinaient.

On ne saurait mieux agir, en Languedoc, qu'en reprenant ces grandes traditions.

---

# PORT- VENDRES

---

## LA SITUATION DU PORT

---

Si l'excellence des conditions naturelles assurait la prédominance d'un port, Port-Vendres n'occuperait pas le trente-deuxième rang dans le classement de nos établissements maritimes.

Le littoral de l'extrémité méridionale du Sud-Est méditerranéen, par ses formes découpées, par la succession qu'il présente de baies profondes et abritées et de montagnes élevées que rongent les flots, est, comme les côtes provençales, très favorable à la vie maritime. A quelques kilomètres de la frontière espagnole, il succède, brusquement, pour le plus grand profit du marin et du touriste, aux étendues plates et sableuses qu'encadrent la mer et les étangs, tout le long du golfe du Lion. Les eaux deviennent immédiatement plus profondes, leur teinte est d'un azur plus constant.

Port-Vendres est situé à l'Ouest du premier promontoire saillant que l'on trouve en venant du nord : le cap Béar, que surmonte un phare dont la portée lumineuse permet aux navires de repérer facilement la rade.

La baie de Port-Vendres est dominée par deux hauteurs abruptes élevées de 700 à 800 mètres, où sont des tours bâties par les Maures qui les utilisèrent comme poste de guet. Une montagne plus élevée encore porte le fort Saint-Elme qui domine, au Sud-Est, Port-Vendres, au Nord-Ouest, la baie de Collioure, petite ville assez active, grâce à ses pêcheries d'anchois et à ses ateliers de salaisons.

Facile à reconnaître, Port-Vendres ne l'est pas moins à fréquenter.

L'avant-port, large de 300 mètres et profond de 9 mètres, est à l'abri des courants et des sables. Derrière lui, le Port Neuf ou Bassin de Castellane, également profond de 9 mètres, est protégé contre tous les vents. Seul, le Vieux Port, ou Bassin de l'Obélisque, est exposé aux assauts furieux de la Tramontane. Elle y pénètre par une trouée qui suit la route de Collioure. Ce vent n'est point un danger pour les navires. En Méditerranée, les vents du Sud provoquent les redoutables tempêtes qui donnèrent un renom sinistre au golfe du Lion. Contre eux, Port-Vendres est naturellement très abrité.

Port-Vendres, situé à l'entrée du golfe, a donc une importance exceptionnelle comme port de refuge. Malgré les efforts humains, cela n'a pas suffi à lui donner une vie commerciale intense.

Dès la plus haute antiquité, les Phéniciens y avaient fondé un port consacré à Astarté, d'où le nom latin de *Port-Veneris*. A l'époque moderne, les premiers travaux exécutés à Port-Vendres datent de 1623 et sont dus à l'initiative de Vauban et à la tenacité du Maréchal de Mailly. Ils n'entraînèrent pas d'activité notable. De 1734 à 1784, les habitants du hameau de

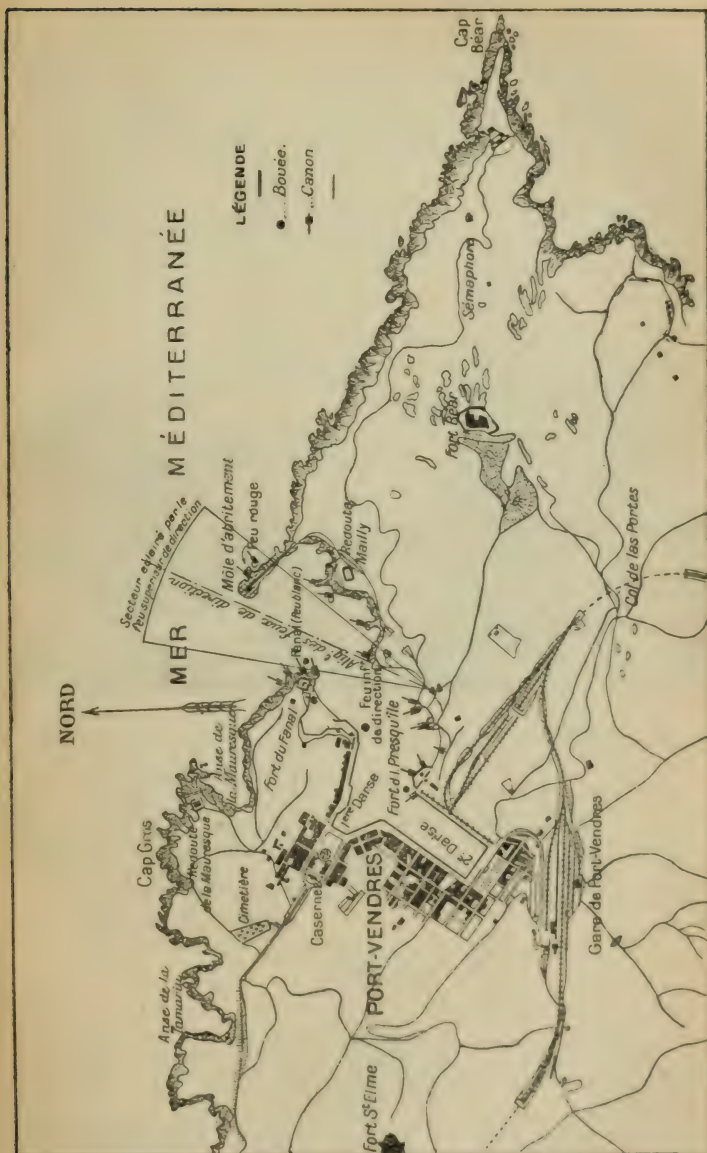


Fig. 3. — Place de Port-Vendres

Port-Vendres passèrent de 45 à 88. En 1837, de nouveaux travaux, continués sous le Second Empire, la conquête de l'Algérie ayant attiré l'attention sur cette localité, occasionnèrent une dépense de six millions.

Malheureusement, la voie ferrée passait à une hau-

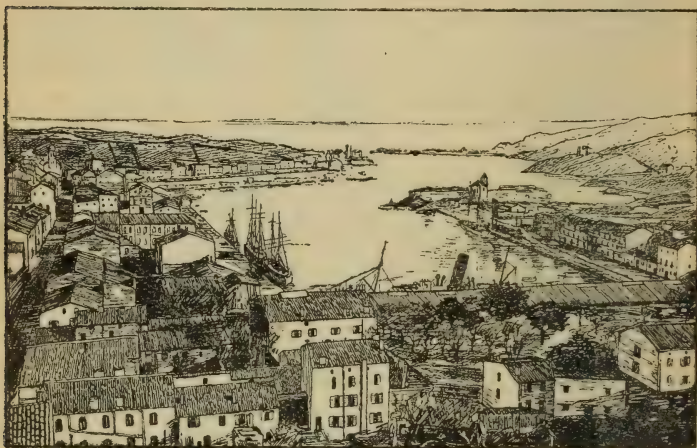


Fig. 9. — Vue panoramique de Port-Vendres.

teur de 25 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ce fut un obstacle à l'essor de Port-Vendres, auquel il a fallu remédier par la construction de voies ayant accès aux quais du port.

### Le trafic.

Si l'activité de Port-Vendres est minime, elle n'est point cependant négligeable. Dans ces six dernières années (1912-1920), la moyenne annuelle du trafic donnait le chiffre de 89.000 tonnes. Les années les

meilleures de cette période furent 1912 et 1917, le trafic atteignit 101.000 tonnes. L'année la plus mauvaise fut 1914, avec 50.000 tonnes. La guerre n'a pas amélioré la situation de Port-Vendres. En 1907, le trafic fut de 123.000 tonnes. En 1921, à Port-Vendres comme dans tous les autres ports, les chiffres du trafic seront inférieurs à la moyenne ordinaire. Peut-être moins de 45.000 tonnes, à cause de la diminution des importations des céréales algériennes de la récolte 1920 et de l'élévation des tarifs douaniers espagnols.

Comme dans tous les ports français, la majeure partie du trafic est assuré par les importations, bien que dans une proportion moindre. Si, pour 1912-1920, la moyenne des importations est de 69.000 tonnes, c'est-à-dire égale à un plus des deux tiers du commerce total, il ne faut pas oublier, qu'en 1907, les importations ne figuraient que pour le quart du trafic : 31.000 tonnes sur 123.000. Actuellement, la diminution du trafic porte sur les importations et il est à prévoir, qu'en 1921, elles s'équilibreront presque avec les exportations.

Un fait particulier à Port-Vendres, comparé à son voisin Cette, est l'apport considérable du cabotage dans le mouvement du port, part d'ailleurs en diminution constante :

|                   |                 |                |       |
|-------------------|-----------------|----------------|-------|
| 19.000 tonnes sur | 31.000 en 1907, | soit les       | 2/3   |
| 22.000            | —               | 61.000 en 1912 | — 1/3 |
| 14.000            | —               | 89.000 en 1920 | — 1/6 |

La guerre, en ralentissant les échanges intérieurs et en augmentant les importations étrangères, ne fit qu'accentuer la part, de plus en plus prépondérante, du commerce extérieur.

Si donc on classait nos ports d'après leur importance d'exportation, Port-Vendres gagnerait plus de quinze rangs. Il en est peu dont la proportion des sorties soit aussi forte.

L'étude du mouvement maritime, dont on peut se faire une idée par les chiffres qui suivent, corrobore ces données. Le total des navires entrés n'est que faiblement supérieur aux sorties.

Le tonnage de jauge est peu élevé. Malgré la profondeur du port, le commerce n'utilise que des cargos de faible capacité. La diminution du tonnage de jauge s'est aggravée pendant la guerre, malgré l'augmentation du trafic et du nombre des navires, car la crise de la marine marchande a obligé les transporteurs à réduire leurs frais.

| ANNÉES | TOTAL<br>DES NAVIRES<br>ENTRÉS<br>ET SORTIS | TONNAGE<br>TOTAL<br>DE JAUGE | NAVIRES<br>DE OU POUR<br>L'ÉTRANGER | ESCALES | CABOTAGE |
|--------|---------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---------|----------|
| 1913   | 864                                         | 669.000                      | 247                                 | 152     | 441      |
| 1916   | 1.128                                       | 437.685                      | 809                                 | 118     | 201      |

Ainsi, les conséquences de la guerre ont entraîné la diminution sensible des escales, du cabotage surtout et l'augmentation considérable du commerce extérieur.

Les contrées ou puissances avec lesquelles Port-Vendres est en relations suivies, sont l'Espagne, tout d'abord, 82 navires en 1913 et 638 en 1916 ; l'Algérie, 133 navires en 1916 ; la Grande-Bretagne, la Grèce, la Turquie, l'Italie, le Chili, les Pays-Bas et le Maroc.

L'Espagne envoie, à Port-Vendres, des vins de li-

queur et des vins ordinaires, riches en alcool, destinés aux fabricants d'apéritifs. Elle expédie aussi des pyrites de fer que traite l'usine de Paulilles. La Grande-Bretagne achète les minerais de fer et livre le soufre brut que raffinent des usines des Pyrénées-Orientales pour les besoins du département. Le Maroc reçoit, par Port-Vendres, des matériaux de construction.

Le Levant fournit des caroubes pour les bestiaux, des vins et des mistelles. La Russie et l'Autriche livrent des bois de construction.

Mais ce sont les échanges avec le marché intérieur, par cabotage, les relations avec l'Algérie qui entretiennent surtout l'activité du port.

Le cabotage fournit presque le tiers du trafic total : 28.000 tonnes environ sur 89.000.

Il se fait surtout avec nos différents ports méditerranéens, Marseille principalement. Assuré par les services réguliers de 14 vapeurs, il porte, à l'entrée, sur les céréales, son, savon, futaille, fourrage, huile. A la sortie sur les poissons salés, les bois communs, les tartres, le talc, les sandales, les vins, les minerais de fer.

Les expéditions par cabotage, arrêtées par la guerre, reprenaient en 1920 d'une manière évidente. C'est une tendance qui s'amplifiera proportionnellement à l'essor de l'activité industrielle de la Catalogne française.

La Catalogne française, malgré sa faible superficie, est si active, que ses industries suffisent à faire vivre un petit port. Les matières dont elles ont besoin, la houille d'Angleterre en particulier, et plus encore les produits qu'elles fabriquent, transitent

à Port-Vendres qui est leur débouché avec la voie Perpignan-Narbonne.

Ce sont : l'usine de dynamite de Paulilles, près Port-Vendres ; les scieries de Port-Vendres et de Perpignan, qui reçoivent du bois ; les maisons de vins de liqueur (Byrrh, Banyuls), qui importent des vins d'Espagne ; les ateliers de salaisons de Collioure ; les tanneries de Perpignan et de Prades ; les fabriques de bouchons de liège, de papier à cigarettes, d'espadrilles ; les maisons de bois de charonnage ; enfin et surtout, l'exportation du minerai de fer.

On sait, en effet, que dans les parties accidentées de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales se trouve un bassin d'une constitution essentiellement irrégulière, mais dont le minerai de fer est particulièrement riche. Les réserves en sont évaluées entre 60 et 100 millions de tonnes. L'exploitation des concessions a été très contrariée par des grèves. La production était de 340.000 tonnes en 1913 et 213.000 en 1920. Ces minerais, purs de tout phosphore, avec une teneur en manganèse de 3 à 4 %, conviennent plus spécialement à la fabrication des fontes de première qualité et des produits finis. Ils sont tout particulièrement recherchés par l'industrie de l'automobile et pour l'artillerie. En raison de leur richesse, ils sont utilisés par les usines métallurgiques du Centre et même, ils vont, par mer, jusque dans le Nord et dans le Pas-de-Calais .

En 1913, sur 39.409 tonnes exportées à l'étranger, 29.230 étaient fournies par le minerai de fer, dont 19.490 destinées aux Pays-Bas, 6.750 à la Grande-Bretagne et 2.990 à l'Autriche-Hongrie.

Par ailleurs, les relations maritimes de Port-Vendres en font uniquement un port méditerranéen.

### L'avenir de Port-Vendres.

Port-Vendres détient une place à part dans les relations franco-algériennes. Situé à la latitude la plus méridionale de la France continentale, Port-Vendres est de nos ports le plus proche de l'Algérie et principalement d'Oran. Ce fait, sans conséquence pour les marchandises, est apprécié par les voyageurs. Aussi, la Compagnie du Midi, d'accord avec la Compagnie de Navigation mixte, a-t-elle organisé des voyages rapides. Notamment, chaque semaine, un voyage aller et retour pour Alger et un autre pour Oran. De Port-Vendres à Alger, la traversée ne demande que 22 heures et 28 heures de Port-Vendres à Oran. Le nombre des voyageurs qui utilisent le port est considérable : 14.000 en 1903, 39.000 en 1912 (19.000 à l'arrivée, 20.000 au départ), 28.000 en 1913. Depuis 1880, Port-Vendres est tête de ligne d'un service postal avec l'Algérie.

Cette importance de Port-Vendres comme point de transit pour les voyageurs n'exclut pas, bien au contraire, des échanges commerciaux actifs. La part de l'Algérie dans le trafic total est considérable ; 18.771 tonnes en 1912, 22.307 en 1913. Les sorties en constituent le tiers. Les entrées portent sur les avoines, le blé, les fèves, le liège, l'écorce à tan, le son, le poisson en saumure, les fruits frais, les mistelles, pommes de terre, légumes frais.

Ces échanges seraient certainement plus actifs si Port-Vendres ne s'était heurté à des conditions particulières de concurrence.

D'abord, la concurrence de Marseille. Avant l'application des conventions de 1896-1898, c'est-à-dire

depuis une vingtaine d'années, la voie de Port-Vendres a été à peu près exclue du trafic franco-algérien, à cause des dispositions même du contrat intervenu entre le Gouvernement et les Compagnies de navigation marseillaises. Ces Compagnies, en effet, consentirent bien à organiser deux services hebdomadaires, mais, en échange, firent insérer dans la convention une clause par laquelle l'Etat s'interdisait d'en subventionner toute autre sur le parcours déjà concédé. C'était évidemment réduire au minimum les services que Port-Vendres pouvait rendre à l'Algérie.

Enfin, la Compagnie du Midi elle-même, dans le passé, a désavantagé, par ses tarifs, Port-Vendres à l'égard des autres ports méditerranéens. Pour supprimer tout le bénéfice de l'utilisation du canal du Midi, elle a concédé des réductions de prix de transport par chemins de fer allant jusqu'à 50 % sur certains produits, pour les marchandises débarquées à Cette, Agde, la Nouvelle, à destination de Narbonne, Toulouse, Bordeaux. D'où de continuelles mais stériles réclamations. Aujourd'hui, il n'en est plus de même. La Compagnie du Midi, en 1921, a pu, après autorisation, supprimer ces tarifs spéciaux.

Les négociants en primeurs d'Algérie réclament trois services hebdomadaires d'Alger et d'Oran sur Port-Vendres, afin que leurs expéditions puissent arriver à temps pour alimenter les marchés du Centre et de l'Ouest, ou même, après transit en France, atteindre le marché de Covent-Garden à Londres.

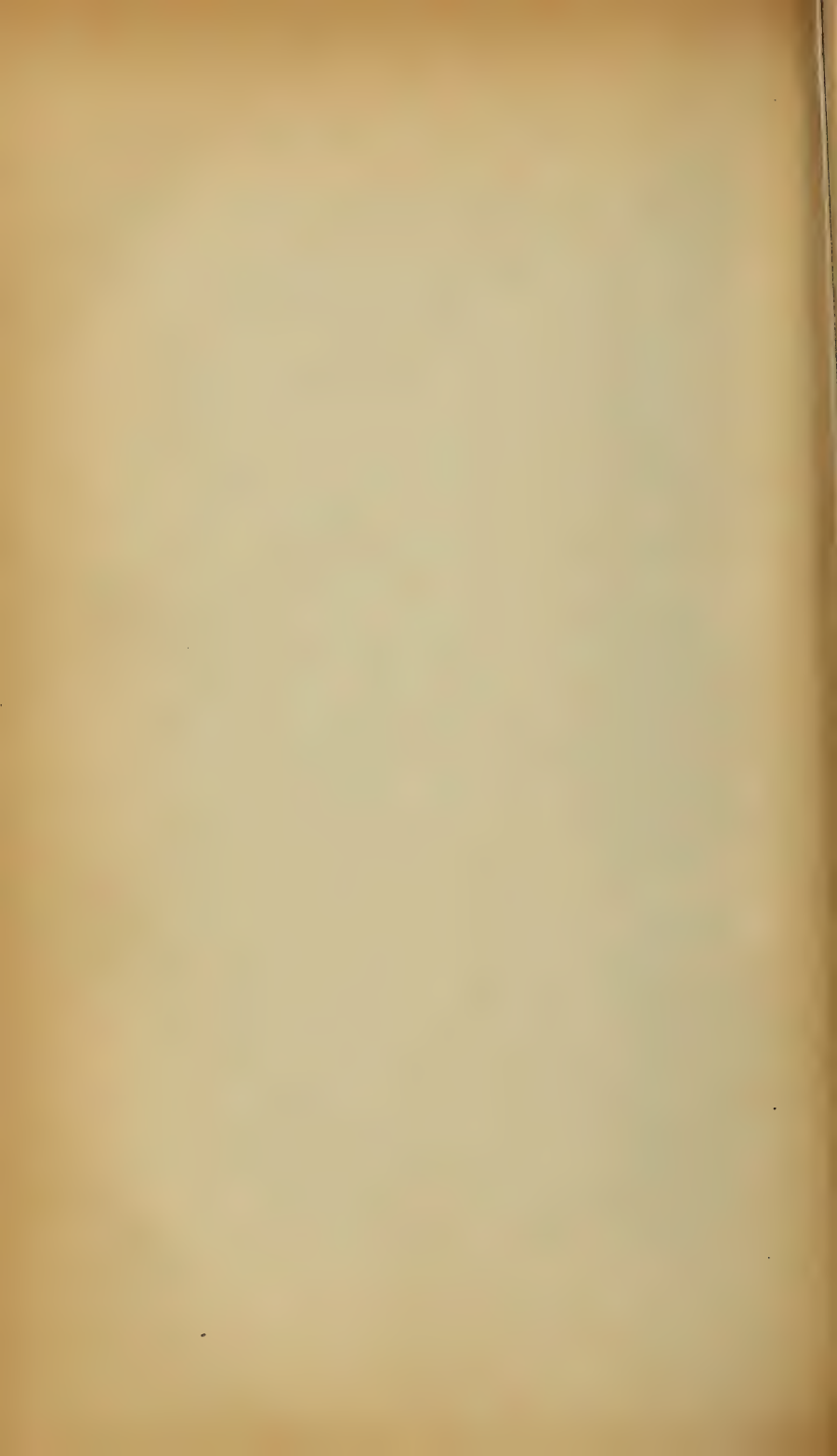
La rapidité du transport intéressant beaucoup plus encore les primeurs que les voyageurs, il semble que Port-Vendres doit recueillir de ces nouveaux transports de nouveaux profits. La Compagnie du Midi, en 1919, voulait établir sous sa direction des relations

maritimes régulières, et, à cet effet, prévoyait la construction de trois navires de 5.000 tonneaux, filant 17 nœuds et capables de transporter 600 passagers et 250 tonnes de marchandises. Faible tonnage, mais il faut se rappeler que les primeurs ont beaucoup de valeur et très peu de poids.

Le trafic de Port-Vendres classe cette localité à un rang modeste. Cependant la nature de son activité, et surtout de ses possibilités d'avenir, lui donnent une importance non négligeable parmi nos ports secondaires. Il mérite de retenir l'attention, il est susceptible d'accroître son activité surtout à partir du moment où les voies ferrées du Maroc seront terminées. L'essor du Maroc doit assurer celui de Port-Vendres. Les intérêts du port sont bien défendus et des progrès considérables pourraient être relevés, sans la crise économique et l'incertitude du futur régime du port.

Le règlement précisant les modalités d'application de la loi sur l'autonomie a paru le 28 septembre 1921. Permettra-t-il des initiatives, interdites dans le passé ? Malgré tout, le développement de l'industrie catalane, de l'extraction du fer des Pyrénées et des relations franco-algériennes assureront à Port-Vendres un trafic grandissant. Port-Vendres est le reflet de la région catalane qui, dans les divers domaines de l'activité humaine, a toujours été à l'avant-garde des régions méditerranéennes. Port-Vendres peut être cité comme exemple de ce régionalisme réalisateur, dont nombre de bons esprits attendent l'œuvre d'organisation économique. La cité compte parmi ses fils, des hommes avisés, ayant une situation qui leur permet de jouer un rôle utile et bienfaisant dans le présent et pour l'avenir de Port-Vendres.

---



# NICE

---

## SA SITUATION

---

Le port de Nice est situé entre le Mont du Château, haut de 100 mètres environ, qui domine la ville, et le cap de Nice, masse escarpée qui forme le pied du Mont-Boron, montagne de 183 mètres de hauteur, séparant Nice et Villefranche. La côte est saine entre ces deux points ; le seul danger est la Sèche de Nice, couverte de un mètre d'eau et située environ à 100 mètres dans le sud du Mont du Château.

L'entrée du port est latérale à la côte et orientée au Sud-Est ; la largeur de la passe est de 105 mètres. L'entrée est sans danger par beau temps et est possible encore par mauvais temps moyen. La passe donne accès dans un avant-port, bassin de 160 mètres de largeur.

L'exiguité de l'avant-port et son exposition aux mers du Sud ne permettent pas d'y faire séjourner les bateaux qui ne peuvent entrer immédiatement dans le port ; mais ces navires trouvent un abri sûr dans la rade Villefranche, distante de 2 milles environ, golfe profond entre la colline du Mont Boron et la

presqu'île du Cap-Ferrat, qui offre aux bateaux une sécurité presque complète ; elle peut recevoir des bateaux de toutes dimensions.

La marée proprement dite a une faible amplitude de 0 m. 30 environ, ce qui donne pour unité de hau-



Fig. 10. — Plan des bassins du port de Nice

teur des marées 0 m. 15, tandis qu'elle est de 0 m. 11 à Toulon et de 0 m. 18 à Naples. Mais, sous l'influence des vents et des variations de la pression barométrique, le niveau de l'eau oscille de plus de

un mètre et les basses mers descendent à 0 m. 50 au-dessous du nivellement général de la France. Les eaux sont le plus bas en février et croissent jusqu'en décembre pour décroître ensuite. Une période stationnaire a lieu d'avril à juillet. Par suite de ces circonstances, le tirant d'eau des navires peut varier de 7 mètres à 7 m. 50, le premier chiffre convenant à toute saison.

Les pertuis existants permettent le passage de navires de toutes dimensions en longueur et en largeur.

Le premier bassin après l'avant-port, dénommé Bassin du Commerce, peut recevoir des bateaux de 140 mètres de longueur, les autres bassins peuvent recevoir des bateaux de 100 mètres de longueur.

Le port comprend trois bassins :

1° Le Bassin du Commerce, qui fait suite à l'avant-port et en est séparé par la Traversée du Commerce.

2° Le Bassin des Amiraux, qui fait suite au précédent et en est séparé par le môle du quai Rabotty.

3° Le Bassin Lympia, qui fait suite au précédent et en est séparé par les deux môles d'Entrecasteaux et Lunel, se faisant vis-à-vis et laissant une passe de 54 mètres.

La longueur totale des quais est de :

|                             |     |        |
|-----------------------------|-----|--------|
| Mouillage de 7 mètres ..... | 591 | mètres |
| — 6 m. 50 .....             | 551 | —      |
| — 6 mètres avec talus..     | 243 | —      |
| — 6 mètres .....            | 102 | —      |

---

Total : 1.487 mètres

La superficie totale des terre-pleins est de 56.630 mètres carrés, soit 5 hectomètres carrés en nombre rond.

La surface d'eau est de :

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| Bassin du Commerce ..... | 35.150 mq. |
| Bassin des Amiraux ..... | 28.840 —   |
| Bassin Lympia .....      | 40.280 —   |

Total .... 104.270 mq.

soit 10 hectares en nombre rond.

### L'amélioration du port.

Le creusement du port de Nice a été ordonné en 1750 par Charles-Emmanuel III, duc de Savoie.

Le quartier Lympia fut choisi pour son emplacement.

Les travaux de creusement du bassin et la construction des môles primitifs étaient achevés en 1792, au moment de l'occupation française. De 1852 à 1858, le môle extérieur, prolongé, atteignit la longueur totale de 150 mètres, en avant des pilastres d'entrée du promenoir supérieur. Les quais, en dehors de ceux des môles, ont été construits par tronçons successifs entre 1820 et 1860.

Après l'annexion du Comté de Nice à la France, l'ensemble des ouvrages du port fut reconnu insuffisant à donner satisfaction aux besoins du commerce.

L'approfondissement des bassins et de la passe à des cotes variables, du fond à l'entrée, entre 6 et 7 mètres au-dessous du zéro Bourdaloue, fut la première amélioration réalisée par l'Administration française.

Par des travaux plus importants, exécutés entre 1870 et 1880, le môle extérieur fut prolongé à nouveau d'une longueur de 100 mètres.

A la suite des réclamations du commerce maritime, sur l'initiative et avec le concours pécuniaire de la Chambre de Commerce de Nice, un décret du 8 janvier 1807 déclare d'utilité publique un nouveau programme de travaux d'amélioration comprenant notamment : l'aménagement du quai réservé aux navires charbonniers et son avancement en eau profonde, l'amélioration d'autres travaux du port, l'agrandissement d'une cale.

Ces divers travaux ont été exécutés et terminés dans leur ensemble en 1902. Malgré les améliorations que nous venons d'énumérer, les bassins et les quais, ainsi transformés, ne purent suffire au mouvement progressif du port de Nice, essor consécutif au développement exceptionnel de la vie économique du département des Alpes-Maritimes.

Reculant devant les dépenses trop onéreuses qu'auraient nécessitées l'agrandissement des bassins actuels et l'élargissement de leurs quais, l'Administration des Travaux publics entreprit la création d'un avant-port, par un empiètement sur la mer, entre le môle extérieur, prolongé par une jetée de 235 mètres et la partie Ouest de la plage du Lazaret.

Le prolongement du môle a été commencé en 1904 et la nouvelle jetée est achevée depuis 1908.

Les travaux d'approfondissement de l'avant-port, actuellement dénommé Bassin du Commerce ; la démolition du môle du Carénage, devenu inutile par les prolongements successifs du môle extérieur et la construction du Bassin du Lazaret ou du Commerce, furent exécutés de 1908 à 1913.

Entre temps, une décision ministérielle du 26 mai 1908 avait approuvé le projet d'approfondis-

sement du port proprement dit, à la cote uniforme de 6 m. 50 sous basses mers.

La construction d'un mur de quai au môle Lunel, sur une longueur de 58 mètres, fondé à 6 m. 50 sous basses mers, fut déclarée d'utilité publique, par décret du 29 mai 1911. Les travaux ont été exécutés en 1912-1913. Cette amélioration a eu pour effet d'offrir un quai aux bateaux de longueur réduite qui, auparavant, manquaient de place spéciale et gênaient les mouvements des bateaux ordinaires. Un décret du 12 juillet 1912 autorisait l'exécution de nouveaux travaux, jusqu'à concurrence de 1.444.000 francs.

Ces mesures ont pour objet d'offrir au commerce une nouvelle longueur de quai de 314 mètres, qui est rendue nécessaire par le développement continu du trafic, dû à la prospérité de la région.

La dépense totale faite ou engagée dans les quinze dernières années a été de 5.673.136 fr. 52.

Dans ce chiffre, une somme de 199.500 francs, pour installation des grues électriques et de conduites d'eau a été payée entièrement par la Chambre de Commerce de Nice. Le surplus, soit 5.473.636 fr. 52, a été réparti entre l'Etat, la Chambre de Commerce de Nice et la ville de Nice.

Les travaux projetés sont :

1° Les travaux d'amélioration du quai des Docks et du quai des Caboteurs, dans le bassin intérieur, dit Lympia.

2° Les travaux d'extension de l'avant-port.

Ces travaux ont pour objet d'atténuer la houle dans le premier bassin dit du Commerce, et d'offrir un quai spécial pour une catégorie intéressante de

bateaux touristes qui affluent en hiver et contribuent à la prospérité du pays.

La dépense est évaluée à 2.300.000 francs.

Ces travaux ont été pris en considération par une décision ministérielle du 9 novembre 1914, qui a donné des instructions pour la rédaction de l'avant-projet définitif.

### L'outillage du port et son avenir.

Le port de Nice ne souffre point de l'indifférence des administrations locales. La Chambre de Commerce de Nice s'est consacrée à son amélioration et à son développement. Ses efforts ont d'ailleurs été récompensés par les accroissements de trafic, de 1887 à 1913.

Au cours de l'année 1887, le trafic du port enregistrait un tonnage de jauge total de 162.808 tonnes.

En 1913, le mouvement du port correspondait à 1.444.928 tonnes de jauge.

La guerre lui a causé un grand préjudice, comme le montre la statistique du mouvement des navires et des marchandises, de 1913 à 1918.

| ANNÉES | TONNAGE DE JAUGE | TONNAGE DES MARCHANDISES |
|--------|------------------|--------------------------|
|        | en tonnes        | en tonnes                |
| 1913   | 1.144.928        | 394.533                  |
| 1914   | 978.448          | 270.533                  |
| 1915   | 549.448          | 223.742                  |
| 1916   | 537.041          | 265.019                  |
| 1917   | 378.938          | 143.072                  |
| 1918   | 285.813          | 112.572                  |

Avant la guerre, le tonnage du port de Nice a enregistré une progression, dont la moyenne a été, au cours de la période décennale 1903-1913 :

Pour le tonnage de jauge, de 47.694 tonnes par an ;

Pour le tonnage de marchandises, 9.040 tonnes par an.

La progression annuelle de 10.000 tonnes environ, pour le tonnage de marchandises peut être considérée comme constante. Sera-t-elle dépassée dans l'avenir, alors surtout que le port de Nice, agrandi et amélioré par la dotation de quais en eaux profondes, pourra ajouter au trafic maritime actuel celui qui sera la conséquence de la mise en exploitation de la ligne internationale Nice-Coni.

Un facteur du développement du trafic du port de Nice sur lequel on peut compter encore, réside dans la mise en valeur des chutes d'eau des vallées du Var ou de ses affluents et, notamment, de la Haute-Tinée.

Dans sa session d'octobre 1919, le Conseil général des Alpes-Maritimes a décidé que la concession des chutes de la Haute-Tinée entraînerait l'obligation, pour le concessionnaire, d'utiliser la force produite dans le département.

L'application de cette décision ne manquera pas de provoquer dans la région la création d'industries nouvelles qui, pour l'approvisionnement de toutes les matières premières nécessaires à leur fabrication, utiliseront le port de Nice.

Un projet de ligne directe Nice-Grenoble est à l'étude. L'exécution ne manquera pas d'avoir une influence heureuse sur le développement du trafic maritime du port, mais cette exécution est encore trop

lointaine pour que les résultats envisagés puissent trouver place dans l'énumération des causes qui peuvent contribuer à la progression immédiate du tonnage.

L'outillage mécanique du port de Nice est actionné à l'aide de l'énergie électrique fournie par la Société Energie Electique du Littoral Méditerranéen.

Les engins de levage du port de Nice appartiennent à la Chambre de Commerce qui en assure l'exploitation et la mise à la disposition du public. Il n'y a pas d'engins privés pour la manutention et le levage des marchandises.

Ils se composent d'une grue à bras de 10 tonnes ; une grue fixe de la force de 30 tonnes installée à l'angle Nord-Est du quai de la douane.

Cette grue électrique peut aussi être manœuvrée à bras.

Huit grues roulantes sur rails de la force de 3 tonnes.

Ces huit appareils sont placés :

Deux sur le quai de la douane ;

Deux sur les quais d'Entrecasteaux ;

Quatre sur le grand quai du Commerce.

La Chambre de Commerce se préoccupe d'outiller de grues électriques le quai Amiral-Infernet, en construction, par l'acquisition de quatre ou six grues de 3.000 et 5.000 kilos.

Il n'y a pas de hangar public ni de hangar privé sur les quais des ports. Mais le public dispose de magasins et entrepôts qui appartiennent à une compagnie privée.

Pour la manutention des grains, la Chambre de Commerce possède et met à la disposition du public dix peseurs-ensacheurs automatiques s'adaptant à trois

caisses, une fixe et deux sur roues, pouvant recevoir chacune quatre peseurs-ensacheurs.

Pour le débarquement des sacs, on peut compter sur une moyenne de 100 tonnes par jour et par panneau avec les moyens du bord, et 250 tonnes en se servant des grues, à condition qu'il n'y ait plus de pesage au moment du débarquement ou que celui-ci soit fait par wagons entiers.

Quand la mise en sacs a lieu dans les cales du navire, on peut arriver aux mêmes résultats.

Si l'on fait usage des peseurs-ensacheurs automatiques, le rendement journalier de chacun d'eux peut être évalué à 50 tonnes.

Les ouvriers dockers sont, en temps normal, au nombre de 250 environ et suffisants pour assurer le travail normal du port. Ils sont, pour les trois quarts, de nationalité italienne et en grande partie syndiqués.

Quelques-uns sont spécialisés et groupés pour le débarquement et l'embarquement des navires réguliers, l'embarquement des chaux et des ciments et ne font que ces opérations.

Il n'y a à Nice que deux entrepreneurs de manutention, auxquels il faut ajouter quelques contre-maîtres qui prennent des entreprises, à leur compte personnel ou à la part, avec des ouvriers employés par eux.

Tous les quais et terre-pleins du port sont éclairés à la lumière électrique. Cet éclairage permet les travaux d'embarquement et de débarquement pendant la nuit.

Ainsi, l'outillage de chargement et de déchargement a été perfectionné grâce à la vigilance de la Chambre de Commerce. L'utilisation de l'énergie électrique a facilité ces améliorations.

Par contre, il n'existe pas d'ateliers spécialisés dans

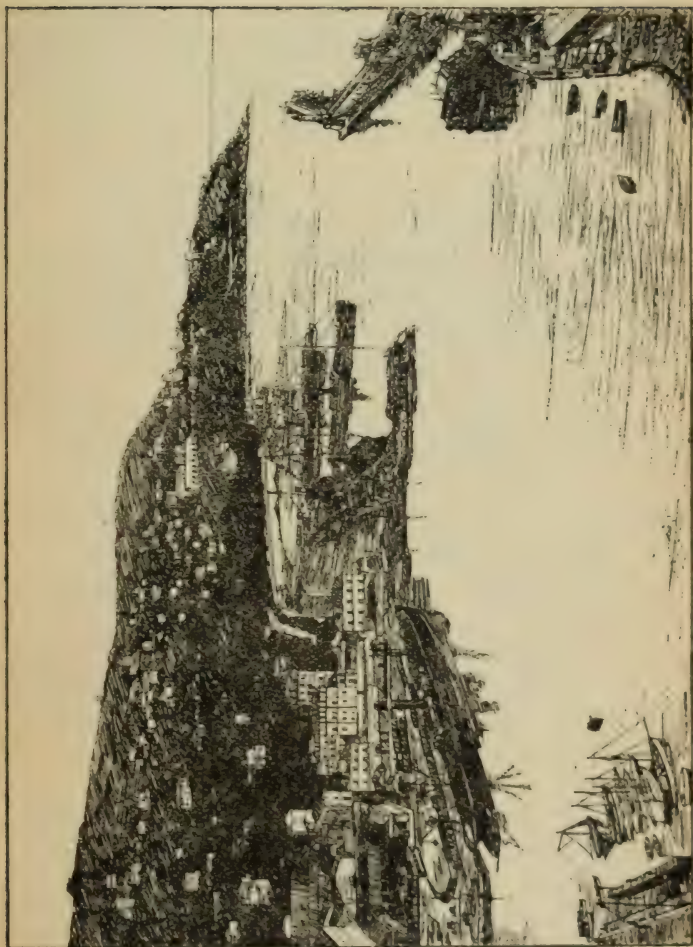


Fig. 11. — Entrée du port de Nice

les travaux maritimes ; les petites réparations peuvent y être exécutées par les ateliers avoisinant le port.

Ainsi, le port de Nice, bien situé, convenablement abrité, est doté de moyens d'action qui lui vaudraient une activité plus grande, s'il desservait une région productrice de marchandises ayant beaucoup de volume.

Mais la nature du sol, les particularités de l'industrie des habitants lui ont imposé jusqu'ici un rôle plus actif à l'importation qu'à l'exportation.

En 1913, année normale d'avant-guerre, il recevait des marchandises ayant une valeur de 32 millions 900.000 francs et en quantités.

#### A l'importation :

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Houilles et agglomérés ..... | 118.000 tonnes |
| Vins .....                   | 24.000 —       |
| Céréales .....               | 20.000 —       |
| Bois de construction .....   | 17.000 —       |
| Huiles végétales .....       | 8.000 —        |

#### A l'exportation :

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| Chaux et ciments .....  | 65.000 tonnes |
| Huiles raffinées .....  | 9.000 —       |
| Carbure de calcium..... | 2.500 —       |

Quel sera son avenir ? Les mouvements du trafic international favoriseront-ils son essor ? Les relations avec la Corse se développeront-elles ? Les Niçois l'espèrent et, en tous cas, le concours des pouvoirs locaux, et surtout de la Chambre de Commerce, peuvent être un facteur de sa prospérité. Mais le véritable agrandissement du port de Nice ne sera-t-il pas l'aménagement de la baie de Villefranche ? C'est

l'opinion soutenue par M. Claveille, dans son étude sur les ports français, elle est partagée par les élus du département qui ont fait des démarches pour obtenir une escale des grands paquebots des Compagnies anglaises et américaines.

---



## PORT SAINT-LOUIS DU RHONE.

---

### SA SITUATION. -- SON IMPORTANCE

---

Le port de Saint-Louis a été aménagé afin d'assurer la liaison directe de la Méditerranée au Rhône. Avant la guerre, il était classé au dix-huitième rang des ports français par l'importance du mouvement des navires. Il est uni au golfe de Fos par un canal de 3.500 mètres de long sur 6 mètres de profondeur. Il offre une superficie de 14 hectares et 1.500 mètres de quai. Il communique avec le Rhône profond par une écluse longue de 150 mètres, large de 22, creusée à 7 m. 40. Du côté du golfe, il débouche dans un avant-port de 100 hectares, protégé par une jetée oblique, longue de 1.740 mètres.

Au centre du musoir qui forme l'extrémité Est de la jetée, un phare à feu fixe, placé sur une tour de 13 mètres de hauteur, peut éclairer dans un rayon de 11 milles.

Les intéressés au développement du port réclament un approfondissement des bassins à 8 mètres. Seront-ils entendus ? Les autorités marseillaises ne déclareraient-elles pas que Saint-Louis est un non sens ? Elles ne peuvent accepter, sans humeur, l'essor d'une im-

portante minoterie, outillée pour décharger directement un navire de 1.000 tonnes par jour et qui a été créée à Saint-Louis afin d'éviter les frais élevés des déchargements du port de Marseille.

Deux industries d'huiles minérales, deux usines de produits chimiques ont été installées à Saint-Louis pendant la guerre.

Ce port accumule en stocks certains produits, tels que les chaux et ciments de Lafarge, en provenance de la vallée du Rhône. Avant la guerre, on avait projeté le stockage de phosphates et de minerais africains, destinés aux usines de Lyon et de la vallée du Rhône, ce qui aurait alimenté la navigation du fleuve pendant la morte-saison des transports.

Le tonnage total manutentionné à Saint-Louis-du-Rhône au cours de l'année 1920 est de 310.000 tonnes. Ce chiffre comprend des importations pour 260.000 tonnes, dont 125.000 de phosphate se décomposant ainsi : de Sfax, 48.000 tonnes ; de Tunis, 47.000 tonnes ; de Bône, 20.000 tonnes ; de Bougie, 8.000 tonnes. Les minerais de fer (Benisaf), de chrome ou de manganèse (Espagne) comptent pour 28.000 tonnes. Les vins viennent ensuite avec 15.000 tonnes. Ce transit tend à s'accroître très notablement. Le reste des importations se compose surtout de blé d'Amérique, huile minérale brute de Batoum ou de Philadelphie, et de pâtes à papier.

A l'exportation, on a compté 50.000 tonnes, partie en chaux et ciments, partie en diverses marchandises. Le courant d'exportation le plus notable va vers l'Algérie-Tunisie, desservie par des services réguliers.

Ces chiffres ne comprennent pas les marchandises intéressant la navigation côtière.

### Son avenir et l'aménagement du Rhône.

Ces projets ne sont pas abandonnés. Ils seront favorisés par la création des ports industriels projetés à Lyon et dans la vallée de la Saône. Si l'on veut bien retenir que les barques du Rhône vont par mer, en quelques heures, de Saint-Louis à Marseille, sans danger, on sera amené à conclure que Port Saint-Louis du Rhône n'a pas rempli, jusqu'à présent, le rôle précis qui détermina les pouvoirs publics à l'établir.

Il est fâcheux que les terrains placés en bordure du canal aient été peu utilisés jusqu'à présent. Ils auraient été acquis par des spéculateurs, ce qui expliquerait l'arrêt du port dans son développement.

Il importait, dans cette étude sur les ports secondaires et les petits ports de la Méditerranée, de ne point omettre un centre qui a rendu de grands services au cours de la guerre.

Par sa situation géographique, par les projets d'aménagement du Rhône, il paraissait appelé à un rapide essor. Mais, aujourd'hui, on peut se demander si le canal de Marseille au Rhône qui débouche sur le fleuve à Arles, ne viendra pas amoindrir les possibilités d'extension du trafic de Saint-Louis du Rhône.

---



# TABLE DES MATIÈRES

---

|                   |   |
|-------------------|---|
| INTRODUCTION..... | v |
|-------------------|---|

## CETTE

### CHAPITRE PREMIER

#### LES CONDITIONS PHYSIQUES ET GÉOGRAPHIQUES DU PORT DE PÊCHE

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Site. — Ses conditions naturelles. — Sa création.....</i> | <i>1</i>  |
| <i>Ses travaux. — L'état actuel du port.....</i>             | <i>9</i>  |
| <i>Sa situation géographique.....</i>                        | <i>11</i> |

### CHAPITRE II

#### L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET MARITIME DE CETTE

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Des origines à 1814.....</i>                                         | <i>20</i> |
| <i>Cette de 1815 à 1876.....</i>                                        | <i>25</i> |
| <i>Trafic de Cette dans la période contemporaine.....</i>               | <i>30</i> |
| <i>Activité maritime de Cette et ses relations internationales.....</i> | <i>40</i> |

### CHAPITRE III

#### FONCTIONS ÉCONOMIQUES DU PORT DE CETTE

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Cette, port des vins.....</i>                                        | <i>54</i> |
| <i>Cette, port industriel.....</i>                                      | <i>63</i> |
| <i>Commerce et industrie du soufre et des engrais fertilisants.....</i> | <i>77</i> |
| <i>Cette, port de pêche.....</i>                                        | <i>90</i> |
| <i>Cette, port de transit.....</i>                                      | <i>82</i> |

### CHAPITRE IV

#### LES LIAISONS DE CETTE AVEC SON ARRIÈRE PAYS

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| <i>Les routes.....</i>           | <i>89</i>  |
| <i>Les chemins de fer.....</i>   | <i>91</i>  |
| <i>Canaux.....</i>               | <i>96</i>  |
| <i>Aménagement du Rhône.....</i> | <i>101</i> |

## CHAPITRE V

## L'AVENIR DE CETTE

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| <i>Question de l'outillage</i> ..... | 114 |
| <i>Les Cettois</i> .....             | 119 |
| <i>Conclusion</i> .....              | 124 |

## PORT-VENDRES

## LA SITUATION DU PORT

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| <i>Le trafic</i> .....                | 132 |
| <i>L'avenir de Port-Vendres</i> ..... | 137 |

## NICE

## SA SITUATION

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| <i>L'amélioration du port</i> .....            | 144 |
| <i>L'outillage du port et son avenir</i> ..... | 147 |

## PORT SAINT-LOUIS DU RHONE

## SA SITUATION. — SON IMPORTANCE

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| <i>Son avenir et l'aménagement du Rhône</i> ..... | 157 |
|---------------------------------------------------|-----|





**La Bibliothèque  
Université d'Ottawa**

**Echéance**

Celui qui rapporte un volume après la dernière date timbrée ci-dessous devra payer une amende de cinq sous, plus un sou pour chaque jour de retard.

**The Library  
University of Ottawa**

**Date due**

For failure to return a book on or before the last date stamped below there will be a fine of five cents, and an extra charge of one cent for each additional day.

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|



CE HE 0557

.F7M3 1922

COO MARTIN, GERM CETTE, PORT-

ACC# 1128615

U D' / OF OTTAWA



| COLL | ROW | MODULE | SHELF | BOX | POS | C |
|------|-----|--------|-------|-----|-----|---|
| 333  | 02  | 05     | 12    | 07  | 18  | 2 |